

Sommer Journal 2013







5. AKV Benefiz-Oldtimer-Rallye zu Gunsten der Sammlung Crous

Fiere met d'r AKV:

So schön ist Karneval in Aachen!

Ganz Aachen tanzt ...

2014 auf dem Maskenball der designierten Tollität Bernd I. Marx!



Liebe Oldtimerfreunde, liebe Teilnehmer der 5. AKV Benefiz-Oldtimer-Rallye „THE RACE“ 2013



das wird sich AKV-Ehrenpräsident Helmut A. Crous nicht haben träumen lassen, dass im Jahr seines 100. Geburtstages auf dem Aachener Markt zu Gunsten der stadthistorischen Sammlung, die seinen Namen trägt, wiederum eine AKV-Oldtimer-Rallye on Tour gehen würde. Und das nun bereits zum fünften Mal. Wenn am Samstag, 25. Mai 2013, die stattliche Riege von 118 Oldies als rollendes Automuseum auf die 150 Kilometer lange Strecke geht, verkörpert sie automobiles Kulturgut. Entsprechend hatte Helmut A. Crous über 46 Jahre hinweg in seiner Aquensien-Sammlung bibliophiles Kulturgut zusammengetragen.

Diese stadthistorische Sammlung öffnet sich Dank des Einsatzes ihrer Ehrenamtler mehr und mehr der Öffentlichkeit. Und das nicht nur durch die Teilnahme am Tag des offenen Denkmals sowie dem Tag der Ehrenamtler: „Ehrenwert“. Sie erkennen es auch an den Beiträgen in diesem Journal, in denen es um den Badearzt Franciscus Blondel, Theodore von Kármán, das ungebaute Aachen und das 1. Pferderennen 1821 in Brand geht. Damit wird Aachens Vergangenheit wieder lebendig. Geschichtsträchtig wird auch die kommende Session im Karlsjahr. Entsprechend hat unser designierter Prinz Karneval Bernd I. Marx auch sein Motto gewählt: „Janz jeck op Kejser Karl än Karneval danzt Oche met os Maskenball“.

Am Vorabend unserer 5. Oldtimer-Rallye, Freitag, 24. Mai, werden den Schaulustigen bereits auf dem Markt Oldtimer-Raritäten aus dem Zeitraum von 1929 bis 1980 präsentiert. Zu den Ältesten darunter gehören ein Chevrolet Confederate (1929), ein Bugatti 35 B (1930) und ein Wolseley Hornet Special (1934). Der historische Marktplatz wird damit einmal mehr zu einem Treffpunkt der Geschichte. Und wenn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Kaiser Wilhelm II. noch behauptete: „Das Auto ist eine vorübergehende Erscheinung. Ich glaube an das Pferd,“ so hat er sich gründlich geirrt. Wenngleich sich auch Zeitgenossen scherzhaft, wie Hans-Günther Winkler als Springreiter verständlicherweise, ebenfalls auf die Seite der edlen Vierbeiner stellen: „Das Auto hat das Pferd noch lange nicht verdrängt. Oder kennen Sie ein Denkmal, auf dem ein Mann am Steuer sitzt?“

„Aktuell führt die Geschichte der Automobile mit neuer Fahrtechnik in die Zukunft.“



Wie dem auch sei. Aktuell führt die Geschichte der Automobile mit neuer Fahrtechnik in die Zukunft. So sind neben Oldie-Traktoren auch E-Mobile, E-Bikes und Segways für die Zuschauer auf dem Aachener Markt ausgestellt. Darüber hinaus werden kostenlose Segway-Schnupperkurse angeboten. Wenig Langeweile also, während die Rallyeteilnehmer selbst auf ihrer Fahrt durch Hohes Venn und Eifel bewundernde Blicke für ihre blinkenden, polierten Schätzchen einheimsen. Unsere Rallye aber ist kein Profisport. Uns geht es dabei nicht um Bestzeiten, sondern vielmehr um gemeinsames Erleben.

Den Fahrerteams wünsche ich wieder eine stressfreie und erfolgreiche Fahrt. Allen Helfern, Verantwortlichen und Organisatoren gelten mein Dank und meine Anerkennung. Den Zuschauern aber wünsche ich viele neue Eindrücke, wenn Vergangenheit auf Gegenwart trifft!

Herzlichst
Ihr

Dr. Werner Pfeil

Dr. Werner Pfeil,
AKV-Präsident







Inhalt













Impressum

Herausgeber
AKV gegr. 1859 e.V.
Kurhausstraße 2c
52062 Aachen
Telefon 0241/47 03 11-0
Fax 0241/47 03 11-19
info@akv.de
www.akv.de
AKV-Präsident Dr. Werner Pfeil

Rallye-Schirmherrschaft
Oberbürgermeister Marcel Philipp

Redaktion & Koordination
Dietmar Werner (AKV)

Text
Jutta Katsaitis-Schmitz *(tis)*
Bernhardt Bahrdt, Jürgen Baral, Horst Barhainski, Udo Freialdenhoven, Alex Gerrards, Bernhard Lutterbeck, Hendrik Hackmann, Fabian Müller-Lutz

Fotos
AKV-Archiv, Eventfotograf.com, Helmut Koch, Jutta Katsaitis-Schmitz, Wolfgang Plitzner, dmp press, Ralf Roeger, TOP-Aachen, Archiv der RWTH Aachen, Archiv Gerd von Ende

Grafik mäx it Werbeagentur GmbH
Monika Korbanek

Druck ImageDRUCK, Aachen

Organisation
Josef Schumacher (AKV)
Petra Ossenkopp
Dietmar Werner (AKV)
Wolfgang Hyrenbach (AKV)
Achim Krott
Bernhard Lutterbeck

Fahrtleiter Bernhard Lutterbeck
Moderation Achim Krott

Streckenkontrolle/Streckeneinweisung
Ehrenhüte, Börjerwehr, ACTeam, Franz-Josef Müller, Gabi Werth, Peter Beckers, Uli Croe, Dominik Lutterbeck, MSC Aachen, AC Eschweiler, Verkehrskadetten

Technische Abnahme DEKRA

Auswertung
Thomas Knuth
Felix Obermaier

Liebe Oldtimerfreunde, liebe Rallyefans,



schon zum 5. Mal wird die AKV Oldtimer-Rallye „The Race“ zu Gunsten der AKV Sammlung Crous durchgeführt. Hierzu möchte ich Sie auf das Herzlichste begrüßen. Ich bin sicher, dass neben den vielen Aktiven auch viele Fans historischer Automobile diese Rallye als ein besonderes Highlight mit großer Spannung und Vorfreude erwarten.

Nicht nur für das Publikum, sondern auch für die Teilnehmer selbst wird die anspruchsvolle, aber auch reizvolle Streckenführung durch unsere Stadt und die Eifel ein besonderer Genuss sein. Den Enthusiasten wird sowohl am 24. Mai im Rahmen einer Oldtimerpräsentation und auch beim Rallyestart selbst am 25. Mai die Möglichkeit gegeben, die automobilen Klassiker aus nächster Nähe zu erleben und zu bewundern.

Ein großes Kompliment und ein ganz herzlicher Dank gehen an die Organisatoren der AKV Oldtimer-Rallye, die mit viel Engagement und Herzblut für ein unvergessliches Erlebnis bei allen Teilnehmern und Zuschauern sorgen werden.

Allen Akteuren wünsche ich eine unfallfreie Fahrt und eine glückliche Rückkehr nach Aachen. Behalten Sie stets die Freude an einem noch immer „lebendigen“ Automobil.

Marcel Philipp
Oberbürgermeister



Zeitplan und Rahmenprogramm auf dem Aachener Markt

Freitag, 24. Mai 2013

ab 16.00 Uhr	Bereits am Vorabend der 5. AKV Benefiz-Oldtimer-Rallye „THE RACE" haben Oldtimerfans auf dem Markt die Möglichkeit, die schmucken Schätzchen der Rallye-Teilnehmer zu bewundern. Für die Rallyeteilnehmer selbst erfolgt die Ausgabe der Unterlagen in der Aula Carolina.
ab 17.00 Uhr	Beifahrerschulung in der Aula Carolina. Auch in diesem Jahr werden die Grundlagen und Aufgabenstellungen (Bordkarte, FIA-Schilder, Zeitkontrollen, Kartenaufgaben) einer Oldtimer-Rallye erläutert.
ab 18.30 Uhr	Sektempfang auf dem Markt

Samstag, 25. Mai 2013

ab 8.00 Uhr	Ausgabe der Unterlagen
ab 9.20 Uhr	Fahrerbesprechung
ab 10.01 Uhr	Start auf dem Markt zur 5. AKV Oldtimer-Rallye „The Race"
ab 12.00 Uhr bis 16.00 Uhr	Präsentation, Vorführung von E-Mobiles, Segways und E-Bikes unter dem Motto „Gestern und Morgen" bzw. „Vergangenheit und Zukunft" Die Zuschauer sollen auch die Möglichkeit einer Probefahrt erhalten. Präsentation von Oldtimern/Traktoren
ab 16.00 Uhr	Sonderprüfung Lousberg
ab 16.15 Uhr	Zieleinfahrt auf dem Markt
19.00 Uhr	Abendessen und Siegerehrung in der Aula Carolina

Wertung

Die Wertung erfolgt für vier Altersklassen

Klasse A:	bis Baujahr 1950
Klasse B:	1951 bis 1960
Klasse C:	1961 bis 1970
Klasse D:	1971 bis 1980

Ein illustres Fahrzeugfeld geht auch 2013 wieder an den Start. Freuen Sie sich z.B. auf einen Chevrolet Confederate (1929), einen Bugatti 35 B (1930), einen Wolseley Hornet Special (1934), einen Opel Olympia (1937) oder einen Adler Trumpf Junior (1938) und viele mehr. Es werden 18 Mercedes (ab 1950), 15 Porsche (ab 1955), 13 Jaguar (ab 1953) und 5 Ferrari (ab 1961) an den Start gehen. Vom Henkel Kabinenroller (9 PS) bis zum Cobra 427 (400 PS) werden insgesamt über 17.000 PS auf dem Markt stehen.







Die Wegstrecke
AKV Rallye „THE RACE 2013"



Die Wegstrecke der 5. AKV-Oldtimer-Rallye „THE RACE" führt auch diesmal wieder auf einer 150 Kilometer langen Strecke durch die Eifel. Sowohl Fans enger Kurven und Serpentinen, als auch Genießer und Naturliebhaber kommen hier auf ihre Kosten. Der Start erfolgt ab 10.01 Uhr auf dem Aachener Markt. Danach geht es über:

Aachen/Markt
– Bendplatz
– Raeren
– Eupen
– Baraque Michel
– Robertville
– Rocherath
– Schöneseifen
– Einruhr (Pause)
– Woffelsbach
– Lammersdorf
– Roetgen
– Raeren
– Aachen/Lousberg
Ziel: Aachen Markt

Allen Rallyeteilnehmern wünschen wir eine gute und erfolgreiche Fahrt!


Burg Reinhardstein bei Robertville


der Rursee bei Einruhr


Baraque Michel

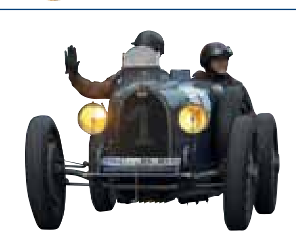

Museum Raeren

Hohes Venn



Fotos: Monschauer Land Touristik e.V. | www.ostbelgien.be

Mit dem Oldtimer-Schätzchen on Tour



31. Mai bis 1. Juni	12. Eschweiler Classic Tour	EHC / ECC	Eschweiler	www.ac-eschweiler.de
9. Juni	RAMCE Oldtimerausfahrt	EHC	Eupen	www.ramce.be
16. Juni	2. Genießertour		Langerwehe	www.oldtimerfreunde.langerwehe
30. Juni	16. Int. Oldtimer-Rallye Aachen	EHC / ECC	Aachen	www.ecurie-aachen.de
7. Juli	9. Tour d'Eifel-Classic	ECC	Höfen	www.msc-hoefen.de
7. Juli	Ahr Rotwein Klassic		Bad Neuenahr	www.aac-badneuenahr.de
19. bis 21. Juli	Rheinbach Classics		Rheinbach	www.rheinbach-classics.de/
25. bis 27. Juli	Eifel Historic Rallye		Daun	www.eifel-ralley-festival.de
2. bis 4. August	Classic-Days Schloss Dyk		Grevenbroich	www.schloss-dyk-classic.de
18. August	Graf Berghe von Trips Gedächtnisfahrt		Kerpen	www.trips-fahrt.de
24. August	17. Int. Gold Race	ECC	Jülich	www.ori-sport.de
25. August	Oldtimerrallye		Zülpich	www.oldtimerfreunde-zuelpich.de
31. August	11. Bonn Classic	EHC / ECC	Bonn	www.bonnclassic.com
6. bis 8. September	Schloß Bensberg Classics		Bensberg	www.sbc2013.de
14. bis 15. September	Kaiser-Karl-Classic 2013	ECC	Aachen	www./msc-aachen.de
21. und 22. September	Bergprüfung		Vossenack	www.dmc-motorsport.de
6. Oktober	7. Radio Contact Eupen Rallye	EHC / ECC	Eupen	www.kistemann.be
	EHC Euregio-Historic-Cup 2013 touristische Ausfahrt			
	ECC Euregio-Classic-Cup 2013 tourensportliche und sportliche Ausfahrt			www.euregio-classic-cup.de

Ohne Ehrenamtler keine Rallye!



3 x 11 Jahre aktiv für die Verkehrssicherheit

Die Verkehrskadetten der Verkehrswacht Aachen feiern in diesem Jahr ihr 3 x 11-jähriges Jubiläum. Bereits zum fünften Mal sind sie auch wieder mit Begeisterung bei der 5. AKV-Oldtimer-Rallye „The Race" vertreten. Seitdem sie 1980 durch den damaligen Leiter des Straßenverkehrsamtes Aachen, Oscar Gerdom, gegründet wurden, sind die 35 Jugendlichen und jung gebliebenen Verkehrskadetten von den Straßen der StädteRegion Aachen nicht mehr wegzudenken. So haben sie auch 2012 wieder bei unzähligen Veranstaltungen geholfen und waren mit Rat und Tat am Werk. „Die Aachener Verkehrskadetten suchen aber auch Nachwuchs für dieses tolle Ehrenamt", erklärt Michael Günter. Wer mindestens 14 Jahre und nicht älter als 22 Jahre alt ist, Spaß hat, neue Menschen kennen zu lernen und sich aktiv in eine Gruppe einzubringen, der melde sich unter: **www.facebook.com/verkehrskadettenaachen** oder **www.verkehrskadetten-aachen.de**



Neun Ehrenhüte sind wieder mit von der Partie

Auch neun, in Rallye-Zeitmessungen erfahrene, AKV-Ehrenhüte waren spontan bereit, wieder mit dabei zu sein. „Wahrscheinlich werden wir auch diesmal wieder bei den Etappen eingesetzt, bei denen es um Zeitmessungen geht, zum Beispiel bei Parcours und Gleichmäßigkeitsfahren", vermutet der neue Oberehrenhut Max Lang. Gerade die Abschnitte mit den Zeitmessungen seien beim Einsatz immer aufregend. Ebenso natürlich auch alle Autos, die an den Start gehen, denn da seien wirklich einige Exoten darunter.

„Es gab aber auch lustige Erlebnisse, die wir als Gruppe wie Momentaufnahmen registrierten. So zum Beispiel das Abtransportieren der Strohballen nach der Rallye. Wir mussten sie auf einen Anhänger werfen, und da wollte natürlich jeder am weitesten werfen", erzählt Max Lang lachend. Er ist bisher der einzige Ehrenhut, der selbst schon einmal gemeinsam mit seinem Vater an einer Rallye teilgenommen hat. Es war 2009, die erste Rallye und es sei ein sehr schöner Frühlingstag gewesen, erinnert er sich. „Die ganze Fahrt war etwas Besonderes, die einzelnen Abschnitte und auch die Pausen. Für uns standen dabei sowohl der Spaß, als auch der Wettkampf im Vordergrund", fasst Max Lang zusammen.

Quartett des AKV-Creative-Teams freut sich auf alte Bekannte

Ein munteres, gut auf einander eingespieltes Quartett vertritt diesmal das gesamte AKV-Creative-Team (ACT) bei der 5. AKV-Oldtimer-Rallye. Es sind Susanne Peters, Petra Ossenkopp, Petra Hyrenbach und Rainer Schild. Es wären mehr gewesen, die da hätten mit dabei sein wollen, wenn da nicht eine Hochzeit wäre, und da sollte man nicht fehlen! Die Vier aber freuen sich auf diesen Einsatz, treffen sie doch dabei auch viele bekannte Gesichter von den voran gegangenen AKV-Rallyes. Aufgabe wird es wieder sein, eine reibungslose Parkeinweisung zu garantieren, sowohl am Freitagabend bei der technischen Abnahme, als dann auch am Rallyetag selbst. Für die Vier kein Problem, darin haben sie bereits Routine. „Die Rallyeteilnehmer erleben wir immer als nette, freundliche und kooperative Autofahrer, die bereitwillig unserer Bitte nachkommen, ihr Schätzchen einen Meter weiter rechts, beziehungsweise links zu parken", erzählt Petra Ossenkopp. Doch auch als Parkeinweiser kann man Abenteuer erleben, wie jüngst 2012 beim Start der 4. AKV-Oldtimer-Rallye. Christian Henry in seinem Renault 4CV fuhr als Nummer 28 zwar bis an die Startrampe heran, aber dann fiel der Motor aus. Mit Hilfe des AC-Teams wurde er auf die Startrampe hoch geschoben, rollte auch weiter, aber unten war wieder Schluss. Henry aber wollte die Rallye fahren, stellte auf dem Markt sein historisches Schätzchen, Baujahr 1955 zur Schau ab und stieg weiter hinten in seinen zweiten Oldie mit der Nummer 120 um, einen weißen Citroen, Typ Mehari, Baujahr 1970, den eigentlich sein Bruder fahren wollte. Ergebnis: Christian Henry gewann letztlich den Pechvogelpreis: ein Wochenende mit einem kostenlosen Nobelschlitten.



Foto: Ralf Roeger

Die Oecher Börjerwehr als Streckenposten im Einsatz

Wer einmal eine AKV-Rallye mitgefahren ist, vergisst nie die Herzklopfen bereitende Begegnung mit den Streckenposten der Stadtwache Oecher Börjerwehr. Schön war es, plötzlich auf fremder Landstraße bekannte Gesichter aus Aachen an den Zeitkontroll- und Startwertungspunkten zu treffen. Zwar blieb das freundschaftliche Gespräch nur kurz: „Darf ich bitte die Bordkarte sehen“, lautete die Aufforderung, die Eintragung wurde vorgenommen und die Stoppuhr gezückt: „Noch 20 Sekunden, noch zehn Sekunden, fünf – vier – drei – zwei – eins und ’ne schöne Fahrt!“ Das freundliche Lächeln der Börjerwehr-Mannen war wie eine Wegzehrung für die Rallyefahrer. So ist es auch in diesem Jahr, wenn wieder 14 engagierte Börjerwehrleute als Streckenposten anzutreffen sind. Ihr Kommandant Willi Schillings, seines Zeichens auch Vorsitzender der IG Marktviertel, hat derweil ein Auge auf die Verteilung der von der IG gestifteten „Powerpacks“ mit Traubenzucker, Multivitaminbonbons, Tempotüchern und Alka Seltzer (für den Morgen nach der Siegesfeier) an die startenden Rallyefahrer. Sein zweites Auge ist auf den zur Attraktion und Tradition gewordenen Oldtimerbus der IG Marktviertel gerichtet, der wieder ab 13 Uhr vom Markt aus zu den beliebten Rundfahrten mit einem Stadtführer on Tour geht.

Jutta Katsaitis-Schmitz

„Die ganze Fahrt war etwas Besonderes ...“



Unentbehrlich bei den AKV Oldtimer-Rallyes: Helfer befreundeter Motorsportclubs



Die Organisation und Durchführung einer AKV Rallye erfordert eine Vielzahl an Helfern. Neben Öcher Börjerwehr, Ehrenhüten, ACTeam und Verkehrswacht sind weitere erfahrene Oldtimerfahrer und Sportleiter im Einsatz, die einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung ermöglichen. Hierbei sind insbesondere die Sportleiter des AC Eschweiler und MSC Huchem-Stammeln, Jo Müller, Gabi Werth, Peter Becker und Ulli Croe, zu erwähnen, die kurz vor dem Start einer Rallye in Vorwagen die Strecke nochmals kontrollieren und die Streckenposten einweisen. So konnten sie im vergangenen Jahr aufgrund einer unfallbedingten, kurzfristigen Vollsperrung der Idealstrecke die 145 Teilnehmer problemlos umleiten. Darüber hinaus sind weitere Helfer vom AC Eschweiler, u.a. René Göbbels, Tina Stange (Sieger des ECC Cups 2011,2012) und die Familie Wilms bei den Sonderprüfungen im Einsatz.

Die Zeitnahmen mit den Lichtschranken werden in diesem Jahr wiederum vom MSC Aachen und der ECURIE-Aix-la-Chapelle organisiert. Viele weitere Freunde und Bekannte sind mit Begeisterung und Freude unter anderem bei der Dokumentenausgabe, der Organisation am Markt, in der Nachhut und bei der Auswertung im Einsatz. Thomas Knuth und Felix Obermeier ermöglichen eine schnelle Auswertung der Rallye mit einem speziellen Excel-Programm. Nach Einlesen der Daten werden alle Zeiten bereits bei den Prüfungen auf einem USB-Stick gespeichert und zusätzlich handschriftlich notiert, danach erfolgt eine Plausibilitätskontrolle. Dank des nun seit vielen Jahren bewährten Programms können die Ergebnisse auch bei einem sehr großen Starterfeld zeitnah präsentiert werden. Den vielen Helfern und Motorsportvereinen ein herzliches Dankeschön. Ohne ihren Einsatz wäre eine solche Veranstaltung nicht möglich.

Bernhard Lutterbeck, Fahrtleiter

Ein Dach über dem Kopf am „Meilenstein 52159“ Roetgen

Ein Oldtimer lässt nun mal Männerherzen höher schlagen. Mit größter Sorgfalt werden sie gehegt und gepflegt, auf Hochglanz poliert und sogar – voller Stolz gestreichelt! Was aber, wenn sich nicht das entsprechende, „standesgemäße“ Dach über dem Kopf dafür bietet, wenn der glückliche Besitzer nicht Gleichgesinnte zum Erfahrungsaustausch um sich weiß? Nun, in Kürze ist für die Liebhaber dieser historischen Schätzchen – nicht nur aus dem Aachener Raum – ein repräsentatives Dach über dem Kopf in Sicht.

Und das sogar an historischer Stätte, wo einst schon am alten Roetgener Bahnhof ein Meilenstein gestanden hatte. Auf Betreiben der Monschauer Tuchfabrikanten hatte Napoleon 1804 angeordnet, eine Straße von Monschau über Aachen nach Metz anzulegen, was durchaus auch seinen eigenen strategischen Interessen entsprach. Vier Meilensteine, die die Entfernung von Aachen angaben, standen an dieser historischen Straße, die erst 1814 unter preußischer Herrschaft fertig gestellt wurde. Es waren drei Meter hohe Obelisken aus Kalkstein. Einer steht noch heute in Roetgen, ein anderer am Relais Königsberg. Zwei dazwischen fehlten bis jetzt: am alten Roetgener Bahnhof und an der Himmelsleiter.

Doch das ist passé. Ein zehn Meter hoher, kobaltblauer Obelisk überragt heute den in diesem Jahr in moderner Architektur auf ca. 5000 Quadratmetern Grundfläche neu erbauten Oldtimerpark „Meilenstein 52159“ in Roetgen, „Zum genagelten Stein 14“. Der Erstbezug ist für den 1. Juni 2013 geplant. 29 Großgaragen sind darin untergebracht mit unterschiedlichen Abmessungen: zehn x 4,25 Meter, Höhe vier Meter sowie Hallen mit den Maßen zwölf x 4,25 Meter, Höhe vier Meter und auch 15 Einzelgaragen im Format sechs x drei Meter, Höhe 2,50 Meter. Wasser, Beleuchtung, Strom und Heizung sind vorhanden. Alarmanlagen sowie Hebebühnen für Selbstbastler sind optional möglich, doch auch eine auf Oldtimer spezialisierte Werkstatt garantiert fachmännische Hilfe.

Bauherr ist die Grundstücksgemeinschaft Bücken. „In der ersten Etage gibt es auch einen Loungebereich für geselliges Beisammensein“, bringt Tim Bücken, seines Zeichens Bauingenieur ins Gespräch, und auch, dass gerade Roetgen, als „Tor zur Eifel“, für viele Autofahrer der Ausgangspunkt für tolle Ausfahrten sei. Auch die 5. AKV Benefiz-Oldtimer-Rallye „The Race“ wird hier am Oldtimerpark „Meilenstein“ eine kurze Station zur Stempelkontrolle machen. Darin hat der 38-Jährige Erfahrung, gehörte er doch 2007 dem Hofstaat von Roger I. Lothmann an. Mit ihm zusammen führte er im vergangenen Jahr bei der AKV-Rallye die Stempelkontrolle vor dem „Quellenhof“ durch. „Diese Relais sind eine super Sache, die auch toll angenommen wird“, begeistert er sich. Leider fehle ihm die Zeit für Oldtimer und Rallyes. Sie seien aber dennoch auch sein Traum.

Die Anmeldungen zur Anmietung von Garagen laufen bereits:
Telefon: 0157-73366300.

Weitere Infos:
www.Meilenstein.me

Jutta Katsaitis-Schmitz



Oldtimerpark 52159 Meilenstein





Automobil Club Eschweiler – einer der Aktivsten in der Region

Oldtimer-Rallyes und -Treffen, Kartsport, historische Bergrennen, Gleichmäßigkeitsprüfungen, Rund- und Langstreckenrennen, touristische Ausfahrten, Wanderungen und Oktoberfeste – diese Facetten bietet das Vereinsleben im Automobil Club (AC) Eschweiler.

Er ist einer der aktivsten und interessantesten Automobilclubs der Region Aachen. Bei diesen vielfältigen Aktivitäten ist es nicht verwunderlich, dass gerade in der jüngsten Vergangenheit erfolgreiche Motorsportler des AC Eschweiler feste Größen in den Siegerlisten renommierter Veranstaltungen sind: Dieter Grunenberg, Inge Göbbels, Tina Stange, René Göbbels, Arnold Packbier und Mike Dohmen feierten beim Euregio Classic Cup, bei historischen Bergrennen, den GLP-Meisterschaften auf dem Nürburgring und in der Rundstrecken-Challenge zahlreiche Erfolge. Dazu gibt Wolfgang Haugg auf dem internationalen Parkett der 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und im belgischen Spa-Francochamps immer wieder erfolgreich seine Visitenkarte ab.

1954 feierten nicht nur die Mercedes Silberpfeile in Reims (F) ein erfolgreiches Comeback, sondern auch in Kohlscheid trafen sich interessierte Motorradfahrer, um gemeinschaftlich ihrem Hobby nachzugehen. Es war die Zeit, in der auch der Automobilbau wieder in Fahrt kam. So wurde 1954 zunächst der Motorsport-Club-Vorscheid gegründet, der mehrfach seinen Namen änderte. Letztlich wurde 1969 der Sitz nach Eschweiler verlegt und der in Dürwiß aktive Motorsportclub in den AC Eschweiler integriert. Eine erste Motorradveranstaltung fand 1955 statt, doch drängten sich die Autofahrer mehr und mehr in den Vordergrund. Ende der 60er Jahre konnte man beim AC Eschweiler schon „ausweispflichtige Slaloms“ fahren. Für noch Schnellere gab es Ende der 70er Jahre Fahrerlehrgänge auf der Rennstrecke im belgischen Zolder und bis in die 80er Jahre Geschicklichkeitsturniere und Automobilslaloms. Ab 1983 folgten Gleichmäßigkeits- und Leistungsprüfungen, bei denen es mehr und mehr um schnelles Fahren und um Bestzeiten ging. Von 1991 bis 1997 machte sich der AC Eschweiler als Veranstalter einer jährlichen Leistungsprüfung der Motorsportserie Castrol-Haugg-Cup auf dem Nürburgring einen Namen.

Seine erste „Eschweiler Classic Tour“ organisierte der AC Eschweiler 2002 und fand damit den Einstieg in den boomenden Oldtimersport. Seitdem lockt diese Veranstaltung jährlich Ende Mai/Anfang Juni rund 100 Oldtimer-Teams an den Start. Darüber hinaus gestaltet der AC Eschweiler jeweils am ersten Maiwochenende mit dem „Internationalen Blaustein-See Klassiker Festival“ an der Seebühne den stimmungsvollen Saisonauftakt mit Fahrzeugprämierung und Ausfahrt. Jährlich stehen mit dem „Lake Bluestone Cruise“ bis zu acht touristische Ausfahrten auf dem Terminkalender. Schauen Sie doch mal ganz unverbindlich bei unseren monatlichen Clubabenden vorbei.



Weitere Informationen unter www.ac-eschweiler.de

Udo Freialdenhofen



Wolfgang Haugg







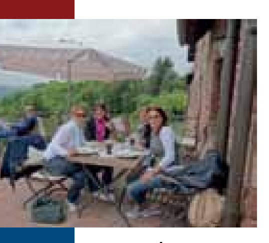




Vier Ladies und ein Käfer – wie es dazu kam







Das Fahrerteam: Alex Gerrards Beifahrerin: Eva Peters Mitfahrerinnen: Heike Strutz und Cordula Knop

In einer gemütlichen Prosecco-Runde kamen wir auf die Idee, auch einmal bei der AKV-Oldtimer Rallye mitfahren zu wollen und hatten das Glück, dass Jupp Schumacher uns sofort einen Wagen zur Verfügung stellen wollte.

Dass es sich hierbei allerdings um einen „De Soto" aus dem Jahre 1929 handelte, und damit das älteste Auto der Rallye sein sollte, wussten wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Die wärmstens empfohlene Probefahrt stellte unsere Fahrerin Alex Gerrards jedoch vor eine weitaus größere Herausforderung, als zuvor angenommen. Wer fährt heutzutage noch Autos ohne Servolenkung und mit solch einem Zulassungsgewicht! Nach der lehrreichen Spritztour nach Maaseik versagte leider kurz darauf der Kühler – was aber nicht auf den Fahrstil der Fahrerin zurückzuführen war. Somit musste ein Ersatzfahrzeug ran. Dies geschah unverzüglich in Form unseres heißgeliebten, orangefarbenen Käfers aus dem Jahre 1974, der uns auf Anhieb ans Herz gewachsen war.

Nach dem Info-Abend am Freitag, hatten wir jedoch noch mehr Fragezeichen in den Blicken als vorher, waren wir doch alle unerfahrene Teilnehmer. Das hat uns jedoch nicht abgeschreckt, gut gelaunt und leicht blauäugig am nächsten Tag in unser Abenteuer zu starten. Frei nach dem Motto: „Wir wollen doch nur Spaß". Bevor wir allerdings starten konnten, musste unser Käfer erst einmal mit reichlich Feinkost aus dem Hause Gerrards sowie Süssigkeiten, Cola Zero und Prossecco bestückt werden. Das frühe Aufstehen hatte sich wirklich gelohnt. Wir bekamen so viele wunderschöne, alte Schätzchen auf einmal zu sehen, mit stolzen Besitzern und Funkeln in den Augen. Nach einem ausgiebigen Frühstück und einer kurzen Fahrerbesprechung ging es dann endlich los. Jeder Wagen wurde einzeln, mit Baujahr und weiteren detaillierten Informationen vorgestellt und dann auf die unbekannte Strecke geschickt, die in eine Etappe am Vormittag und eine am Nachmittag unterteilt war.



Schon nach kurzer Zeit wurde uns beim Blick in andere Wagen klar, hier geht es um mehr, als nur Spaß. Die Oldtimer-Motoren brummten und neben dem Geruch von Benzin lag vor allem eine gewisse Spannung in der Luft. Verkniffene Blicke und wild gestikulierende Beifahrer begleiteten uns auf unserem Weg. Das spornte uns umso mehr an, frohen Mutes und mit einem Lächeln das Ziel zu erreichen. Nach einer atemberaubenden Berg- und Talfahrt durch Belgien und die Eifel, bekamen wir kurz vor der Mittagspause plötzlich leichte Schweißausbrüche, da unsere Tanknadel nur noch auf Klopfzeichen reagierte und der Füllstatus des Tanks binnen Sekunden von ganz voll auf ganz leer wechselte. Es stellte sich die Frage, schaffen wir es noch bis zum Zwischenstopp in Nideggen? Doch es funktionierte. Nach einer sonnigen Pause in Nideggen, wo wir herzlich empfangen und lecker verköstigt wurden, ging es voll getankt und gut gelaunt weiter.

Leider passierte ausgerechnet auf unserer Heimfahrt, kurz bevor wir Ralleyteilnehmer dort vorbeikamen, ein schlimmer Unfall. Die Polizei sperrte die Straße, zum Schrecken der Ralleyeleitung, die dieses Problem aber so routiniert meisterte, dass wir Teilnehmer davon fast nichts mitbekamen. Trotz einiger Picknickpausen fuhren wir nach mehreren Etappen mit Zeitkontrollen, Sonderprüfungen, Timing- und Schnitt-Prüfungen zur großen Überraschung aller, als Dritte durch die Zieleinfahrt. Wir waren stolz, dass wir innerhalb der vorgegebenen Zeit am Ziel ankamen und von den Öcher Zuschauern begrüßt wurden. Er herrschte eine Bombenstimmung am Markt. Allein dafür lohnte es sich schon, mitgefahren zu sein. Jetzt mussten wir nur noch warten, bis die Ergebnisse und die Platzierungen verkündet wurden. Diese Zeit haben wir zuerst bei strahlender Sonne auf dem Markt verbracht und uns über alle eintreffenden Wagen gefreut. Nach dem Abendessen in der Aula Carolina fand die Siegerehrung statt und wir freuten uns über den 11. Platz. Danach wurde nicht nur bei uns noch kräftig gefeiert. ...

Langstreckenrennen und Rennstrecken, die Geschichte schrieben

Dort, wo der Geruch von verbranntem Gummi und Öl dominiert, wo laute Motoren und quietschende Reifen als Sinfonie der Rennstrecke empfunden werden, wo Rennfahrer zu Legenden und Automarken zu Mythen wurden, dort sind sie, die Rennstrecken und Langstrecken: Nürburgring, Hockenheim, Avus, Silverstone, Monza, Indianapolis. Sie stehen als Synonym für die berühmtesten Formel Rennstrecken, Mille Miglia, Panamericana und Le Mans aber waren die großen Langstreckenrennen jener Tage.

Der Nürburgring erhielt nicht ohne Grund den Namen „Grüne Hölle", 20,8 Kilometer, 73 Kurven über Hügel durch Täler und Kiefernwald. Auf der Nordschleife können nur die besten Rennfahrer gewinnen. Von 1927 bis zum zweiten Weltkrieg wurden hier alle Grand Prix von Deutschland durchgeführt. 1934 begann hier mit Einführung der 750-Kilogramm-Formel die Ära der Silberpfeile. Teams wie Mercedes-Benz und Rudolf Carraciola (1937/39) sowie Bernd Rosemeyer auf Auto-Union (1936) mussten sich gegen Alfa Romeo oder auch Bugatti durchsetzen. Bald erlangte der Ring den zwiespältigen Ruf, Helden der Rennpiste zu schaffen und sie dann zu töten. Diesem Ruf konnte Niki Lauda 1976 bei seinem spektakulären Feuerunfall nur knapp entgehen.

24-Stunden-Rennen von Le Mans wurden seit 1923 über eine Distanz von 17,3 km und seit 1932 über die Distanz von 13,5 km auf dem Circuit de 24-Heures südlich der Stadt, als Langstreckenrennen durchgeführt. Ziel war es, in 24 Stunden möglichst viele Runden zu absolvieren. Anfangs durften nur die Fahrer mit ihrem Bordwerkzeug ihre Autos reparieren. Später wurden dann Boxenstopps und Mechaniker erlaubt. Legendär war der Le Mans Start, hier mussten die Fahrer über die Rennstrecke zu ihren vor der Boxengasse abgestellten Fahrzeugen sprinten und dann stehend starten. Siegerfahrzeuge waren unter anderem, Ferrari 166 MM (1949), Jaguar XK 120 C (1951), Jaguar C Type (1953), Mercedes 300 SL (1952). Mille Miglia war seit 1927 ein 1000-Meilen-Straßenrennen im Norden Italiens. Gestartet wurde in Brescia, dann ging es über die italienische Halbinsel nach Rom und von dort wieder zurück nach Brescia. 1600 Kilometer führten über meist unbefestigte Landstraßen. Der erste Sieger Fernandio Minoia brauchte hierfür über 21 Stunden. Seit 1927 gewannen fast ausschließlich Italienische Fabrikate wie Lancia, Alfa Romeo und Ferrari diese Rennen. Es gab nur drei Ausnahmen, Rudolf Caracciola/Mercedes (1931), Fritz Huschke.v. Hanstein/BMW 328 (1940) und Stirling.Moss/Mercedes 300 SLR (1955). Von Hanstein fuhr bei seinem Sieg einen Schnitt von 166 km/h und erreichte nach 8 Stunden und 54 Minuten das Ziel. 1957 kam ein Ferrari bei hoher Geschwindigkeit von der Fahrbahn ab und riss zehn Menschen mit in den Tod. Damit war das Ende dieser Rennen besiegelt.

Achim Krott, Mitglied des AKV-Rallye-Organisationsteams

















Hermann Tilke –
Garant für spektakuläre Rennstrecken weltweit





Tribüne in Shanghai

Der Sepang F1 Circuit in Malaysia



Motorsportrennen erfreuen sich seit Jahrzehnten weltweit zunehmender Zuschauerbegeisterung und bieten König Fußball paroli.

Lassen wir dazu nur zwei Zahlen sprechen. Die Rennstrecke am Sachsenring verfügt für Zuschauer über 77.500 Sitzplätze. Der Sepang F1 Circuit in Malaysia besitzt eine Kapazität für 135.000 Zuschauer, für die auch 53.000 überdachte Tribünensitzplätze vorhanden sind. Die Zahlen lassen die Dimensionen dieser beiden Renn- und Testrecken erahnen. Sie sind nur zwei der weltweit insgesamt 65 hochmodernen Rennstrecken, die – inklusive der dazu gehörenden Tribünen, Boxengebäude und Team Buildings – der Aachener Bauingenieur Hermann Tilke mit seinem Partner, Architekt Peter Wahl und dem Team der Tilke GmbH & Co. KG mit ihren 350 Ingenieuren und Architekten bisher gebaut hat. 15 dieser Rennstrecken wurden dabei speziell für Formel 1-Rennen angelegt, die als die Königsklasse des Motorsports gelten. Das Unternehmen unterhält neben Aachen weitere Büros in Deutschland, Bahrain, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Mexiko, Russland, Kasachstan und Aserbaidshan.

Hermann Tilkes weltweite Anerkennung als generöser „Dramaturg“, „Herr der Ringe“ oder auch „Master of Kreisverkehr“, wie er häufig von der Presse tituliert wird, basiert auf seiner erfolgreichen 30-jährigen Erfahrung im Rennstreckenbau und der eigenen, ebenfalls erfolgreichen Teilnahme an Autorennen über Jahrzehnte hinweg. „Die Pokale füllen Schränke“, beantwortet er mit verstecktem Lächeln die Frage nach Erfolgen. Am Silvesterabend 1954 in Olpe geboren, hatte er als 18-Jähriger in einem Mini-Cooper an seinem ersten Bergrennen teilgenommen. Opel Kadett, Alpha-Romeo, Porsche und Lambhorgini waren die Fabrikate, die ihn danach begeisterten. „Es gibt wenige Fabrikate, die ich nicht gefahren bin“, sagt Tilke. Da er ursprünglich Profi-Rennfahrer werden wollte, nahm er mit Tourenwagen an Deutschen-, Europa- und Weltmeisterschaften im Rundstreckenrennen teil sowie parallel dazu an 24- und 12-Stunden-Langstrecken-Pokalrennen in Australien, USA und Dubai, aber auch auf der Nordschleife. Es ist die Strecke, die er am meisten liebt. „Sie ist einmalig in ihrer Dreidimensionalität“, begeistert sich der erprobte Rennfahrer. Vor drei Jahren nahm er dann selbst endgültig zum letzten Mal an einem Rennen teil.

1974 hatte sich Hermann Tilke entschlossen, Bauingenieur zu werden. Das in Aachen an der Fachhochschule aufgenommene Studium für Bauingenieurwesen sowie zusätzlich für Verkehrswesen schloss er 1982 ab und arbeitete anschließend zunächst in einem Aachener Ingenieurbüro. Da er dort zu wenig Zeit für Urlaub und die Teilnahme an Rennen hatte, gründete er 1983 sein eigenes Unternehmen: Tilke – Ingenieure & Architekten. Dass die Urlaubszeit sich dann noch stärker einschränken würde, sollte er sehr schnell feststellen. Der erste Auftrag, den er erhielt, war eine kleine Veränderung am Nürburgring. Doch schnell folgten der Umbau des Österreich-Rings in Graz, der Bau der Rennstrecke und Boxengebäude des Sachsenrings sowie Rennstrecken in Portugal und Malaysia. Der internationale Durchbruch war gelungen. Es folgten auch China, Bahrain, Japan, Singapur, Abu-Dhabi und die USA, um nur einige weitere Länder zu nennen.

Die von Tilke gebauten Rennstrecken sprechen von seiner Kreativität, keine Grenzen kennenden Fantasie, von künstlerischem und ästhetischem Schönheitssinn sowie seinem technischen Know-how und der eigenen Erfahrung als Rennfahrer. „Die Strecken müssen so angelegt sein, dass sie ein Rennen garantieren, das sowohl für die Fahrer, als auch für die Zuschauer spannend wird“, erklärt er. Bis eine neue Rennstrecke entsteht, vergehen im Schnitt vier Jahre. Zu Beginn eines Projektes werden Parameter, wie Topografie, Bodenbeschaffenheit, Windrichtung Straßenanbindungen und Baubeschränkungen erkundet und aufgenommen. Erst dann wird mit der eigentlichen Planung begonnen, es entstehen die ersten Entwürfe, die

Foto oben: Hermann Tilke 1985
Foto unten: Windtürme in Bahrain

abgeglichen und eventuell noch geändert werden. Komponenten aus der landesspezifischen Architektur, wie zum Beispiel die Windtürme in Bahrain oder die Tribünendächer in Shanghai, die einer Lotusblüte gleichen, sind ebenfalls Bestandteil der Entwürfe. Für die gesamte Planungs- und Bauzeit benötigt man in der Regel jeweils zwei Jahre, wobei die Bauzeit häufig unter Termindruck steht, da die Rennen bereits lange im Voraus offiziell angekündigt werden.

„Jeder Bau einer neuen Renn- oder Teststrecke ist prickelnd und bringt letztlich ein Aha-Erlebnis", erzählt Tilke. Vier Jahre Zusammenarbeit verbinden ein Team und jede Rennstrecke sei wie ein eigenes Baby. So gebe es auch für ihn keine Lieblingsstrecke, die er gebaut hat. Längst plant und baut Tilke auch Hotels, Wohn- und Verwaltungsgebäude, Sport- und Freizeitanlagen bis hin zu Windparks in der Nordsee. Verständlich, dass da die Zeit für Urlaub weiterhin knapp geblieben ist. Neun Projekte sind bereits wieder in der Mache. Und was würde der kreative Streckenbauer gerne noch bauen? „Ganz viel", lautet seine kurze Antwort, die alles sagt.

Jutta Katsaitis-Schmitz
Fotos: lichtographie.de



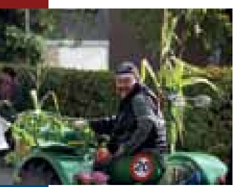






Oldie bleibt Oldie: Was dem einen sein Porsche, ist dem anderen sein Traktor ...









Wenn am Samstag, 25. Mai 2013 die 5. AKV Oldtimer-Benefizrallye „The Race" von der Startrampe rollt, ziehen neben den schmucken Schätzchen der Automobilvergangenheit auch wieder liebevoll gepflegte PS-Schnauferl der IG Oldie-Traktorenfreunde Aachen e.V. die Blicke auf sich.

„Es können in diesem Jahr durchaus an die 50 Traktoren sein, die sich zwischen 12.30 Uhr und 14 Uhr auf dem Markt zur Schau stellen", zeigt sich Roger Soiron, Vorsitzender der IG, optimistisch. Und er hat Grund dazu, denn gerade an diesem Wochenende veranstaltet auch sein Verein in Seffent, Schurzelter Straße, das 18. Internationale Oldie- & Traktorentreffen. Während dann am Samstagvormittag ein Traktorenkonvoi die Ausfahrt zur AKV-Rallye am Markt unternimmt, finden auf dem Gelände vor dem Schützenhaus der St. Sebastianus-Schützen Hörn (nahe An den Sieben Quellen) bereits ab zehn Uhr fachkundige Führungen statt, werden Maschinen in Aktion gezeigt, gibt es Imbiss- und Getränkestände sowie Kinderanimationen. Zwischen 19 und 23 Uhr klingt der Tag mit musikalischer Unterhaltung aus. Der Sonntag beginnt mit der Feier einer Hl. Messe auf dem Festplatz um 10.30 Uhr. Ein Frühschoppen schließt sich an. Wie schon am Samstag zur AKV-Rallye besteht auch am Sonntag um 13 Uhr die Möglichkeit zu Mitfahrten auf den Traktoren durch die Umgebung zwischen Seffent und Orsbach. Auf dem Festplatz aber gibt es bis 17 Uhr dieselben Angebote, wie am Vortag. „Herzlich laden wir Alt und Jung, Groß und Klein zu unserem Treffen ein. Denn das ist das Schöne an unserem Hobby, dass es generationenübergreifend ist", sagt Leo Ossemann, Kassierer der IG. So seien Mathias Jagdfeld mit 85 Jahren der Älteste und Sabrina Soiron mit 15 Jahren die Jüngste bei ihnen.



40 Mitglieder gehören heute der 1996 gegründeten IG Oldie Traktorenfreunde an. Sie besitzen jedoch zahlenmäßig weitaus mehr PS-Schnauferl beziehungsweise „liebenswerte alte Ungetüme", wie Vereinsgründer Josef Pohl sie einmal nannte. Meist waren es reparaturbedürftige, alte Traktoren, die sie gekauft und in zeitaufwendiger Kleinarbeit komplett auseinander gebaut hatten, um sie von Grund auf zu restaurieren. Leo Vinken besitzt den ältesten Traktor im Verein: einen Lanz Bulldog (Baujahr 1938) sowie einen Junkers-Gegenkolbenmotor (Baujahr 1939), der bewundernswert schnell anspringt und sich in Betrieb wie ein Moped anhört.

„Einmal im Quartal treffen wir uns, sind aber inzwischen umtriebiger geworden", so Soiron. Nicht nur, dass der Verein bei Erntedank- und Schützenumzügen, Ausstellungen in Lontzen (B), dem 100-jährigen Jubiläum des Sozialwerks Katholischer Männer und beim Europafest in Alsdorf mitmacht. Darüber hinaus werden Exkursionen unternommen, wie beispielsweise zum ältesten Motorenwerk der Welt, den Deutz-Motorenwerken in Köln, mit seinem Museum „Deutz Technikum".
Weitere Infos: **www.ac-traktoren.de**

Jutta Katsaitis-Schmitz

liebenswerte alte Ungetüme ...



Jürgen Kraus: ein erfahrener Sportflieger von Format

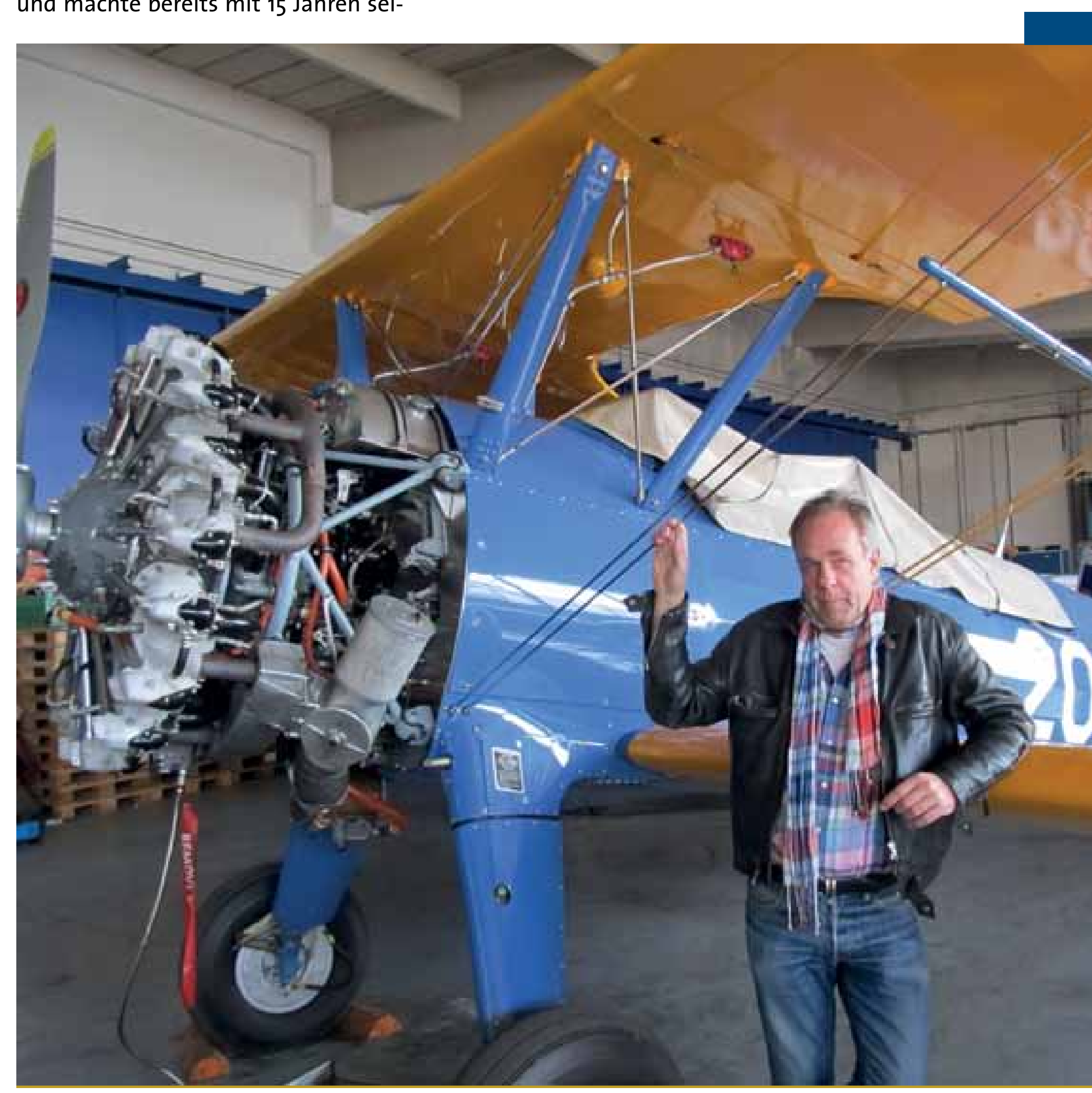
Wer die Flughalle für Oldtimer-Flugzeuge in Merzbrück betritt, empfindet plötzlich Respekt vor diesen „Seglern der Lüfte“. Sie sind etwas ganz anderes, als Passagierflugzeuge für Urlauber oder Geschäftsreisende. Und als Flieger der Oldies sind gestandene Piloten gefragt, wenn es heißt: „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein. Alle Ängste, alle Sorgen, sagt man, werden darunter verborgen ...“.

Doch Ende mit der Romantik! Vor mir saß Jürgen Kraus (Jahrgang 1956), geboren in Frankfurt a./M., aber schon lange in Aachen zu Haus. Er ist Diplomkaufmann, mit ganzem Herzen aber – und mit Leib und Seele – Sportflieger. Das bereits seit 1971. „Bei Flugtagen mache ich auch Vorführungen im Kunstflug“, erzählt er und beeindruckt entsprechend damit. 2014 wird der Flugplatz Merzbrück 100 Jahre alt. Nachdem es hier drei Jahre keine Flugtage mehr gegeben hat, wird man dann auch seine Künste wieder einmal am Himmel über der Aachener Region bewundern können.

Gelassen und selbstbewusst stellt sich Jürgen Kraus dem Fotoshooting – vor allem aber stolz. Und das kann er auch sein, ist sein Doppeldecker doch Baujahr 1944, kommt aus Amerika und war schon dort ein Trainingsflugzeug. „Es war mein erster Oldtimer, den ich selbst wieder aufgebaut und in den heutigen Zustand versetzt habe“, erzählt Kraus. Seit 23 Jahren macht er den Oldtimer in Eigenleistung immer wieder vorführbar zur Jahresüberprüfung. Es ist ein hintereinander angeordneter Zweisitzer mit offenem Cockpit. Auf dieser Maschine erteilt Jürgen Kraus Einweisungen für Fortgeschrittene. Doch es ist nicht sein einziger Schatz. Er besitzt sogar einen noch älteren Doppeldecker, der mit Baujahr 1942 der Älteste ist. „Das Interesse an Doppeldeckern ist in Aachen stark steigend. Es gibt hier bereits sechs“, informiert der Meister der Lüfte. Es sei auch nicht schwer Ersatzteile zu bekommen, sowohl alte, als auch neu produzierte von Firmen, die sich darauf spezialisiert haben. Über welche Eigenschaften muss der Pilot eines Doppeldecker-Oldies verfügen, lautet die Frage. Kurz denkt Kraus nach und hat die Antwort parat: „Er muss technisches Verständnis und Spaß daran haben und darf nicht so ganz empfindlich sein“. Dann fügt er schmunzelnd hinzu: „Wenn man über 4.000 Flugstunden geflogen ist, wie ich, wird man gelassen“.

Mit der Fliegerei begonnen hatte für ihn alles im Alter von elf Jahren, als er in einen Modellbau-Verein für Segelflugzeuge eintrat. „Man war als Kind von der Straße weg“, erinnert sich Kraus an die Anfangszeit. Mit 14 Jahren begann er im Rahmen der Jugendförderung mit dem Segelfliegen und machte bereits mit 15 Jahren seinen ersten Alleinflug mit einer damals gängigen Maschine. Steil hob er weiter ab. Als er 17 Jahre alt war, legte er die Prüfung für den Motorflugschein ab, den er mit 18 Jahren erhielt, wie auch zwei Jahre später die Blindfluglizenz, zu der später noch die Kunstfluglizenz und die Einweisungsberechtigung hinzukamen. Seine Liebe zu Oldtimerflügen begann dann vor 23 Jahren. Hierzu ist es Pflicht, alle zwei Jahre 24 Flugstunden nachzuweisen und sich dann einem Überprüfungsflug zu unterziehen, sowie jährlich die Blindfluglizenz zu erneuern. Es spricht für die Flugerfahrung und -befähigung von Jürgen Kraus, dass er bei seinen Flügen als souveräner Beherrscher seines Doppeldecker-Oldies durch die Lüfte gleitet und entspannt den Wolken ein Stück näher ist.

Jutta Katsaitis-Schmitz



„Das Automobil-Gen wurde uns in die Wiege gelegt."



Patrick Jacobs, Geschäftsführer der Jacobs Holding GmbH

AKV Am 25. Mai 2013 startet bereits die 5. AKV Oldtimer-Rallye „The Race". Als Jacobs-Gruppe unterstützen Sie in diesem Jahr als Hauptsponsor dieses sportlich-gesellschaftliche Ereignis für Liebhaber historischer Fahrzeuge. In Ihrem Geschäftsalltag sind Sie von den modernsten Fahrzeugtypen umgeben. Begeistern Sie sich privat aber auch für einen Klassiker, und welcher ist Ihr Favorit?

Patrick Jacobs: Mein persönlicher Favorit ist eigentlich der T1 Samba Bus. Für mich verkörpert er in wesentlichem Maße, wie der VW Käfer, die Historie der Marke VW und ist eine absolute Rarität in Sammlerkreisen.

AKV Wodurch wurden Sie zu einem Oldtimer-Fan und besitzen Sie bereits Rallye-Erfahrung? Sind Sie schon einmal eine AKV-Rallye mitgefahren oder werden Sie in diesem Jahr mit dabei sein?

Patrick Jacobs: Da uns allen das Automobil-Gen in die Wiege gelegt wurde, liegt natürlich auch das Interesse an Oldtimern nahe. Wir, das heißt auch mein Vater und mein Bruder, fahren seit Jahren bei der Ecurie Aix la Chapelle mit, deren Startpunkt seit vielen Jahren unser Toyota Center ist. Dieses Jahr nehmen wir alle an „The Race" teil. Für mich persönlich ist es die zweite Teilnahme, bei meinem Bruder glaube ich die vierte oder fünfte.

AKV Die AKV-Rallyes sind nicht nur Fahrten, bei denen sich sportlich Gleichgesinnte on Tour begeben. Vielmehr sind es auch Benefiz-Rallyes zu Gunsten der stadthistorischen Sammlung Crous. Sind Sie selbst auch an Aachens Stadtgeschichte interessiert?

Patrick Jacobs: Ich persönlich fand die Historie unserer Heimatstadt schon zu Schulzeiten spannend. Es gibt, glaube ich, wenige Städte, die auf eine so lange und vor allem geschichtsträchtige Vergangenheit zurückschauen können. Allerdings spiegelt sich auch die heutige Bedeutung Aachens in Veranstaltungen, wie dem Karlspreis, wieder.

AKV Oldtimerfreunde sprechen bei Rallyes gern von einem „rollenden Automuseum". Messen auch Sie der Pflege und Erhaltung historischer Fahrzeuge eine Bedeutung bei?

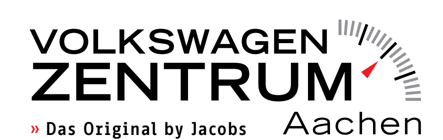
Patrick Jacobs: Ohne Vergangenheit gibt es keine Zukunft. Von daher gehört der Erhalt historischer Fahrzeuge für mich absolut dazu. Für viele liegt die Liebe zum Automobil, glaube ich, im Wesentlichen im Umgang mit alten Fahrzeugen begründet. Seit diesem Jahr vertreten wir das mit dem Volkswagen Classic Competence Center auch nach außen hin. Wir sind einer der exklusiven Volkswagen-Partner, die dann zertifiziert den Service und Verkauf von Ersatzteilen an Volkswagen Old- und Youngtimern durchführen dürfen. Wir bauen zudem momentan den Verkauf von historischen Volkswagen, aber auch anderen Marken sukzessive auf.



AKV Seit 15 Jahren unterstützt die Jacobs-Gruppe – Audi Zentrum Aachen in unterschiedlichen Varianten die Aktivitäten des AKV bei der karnevalistischen Brauchtumspflege. Ist Ihr Motiv hierbei, Kulturelles, Aachen-Typisches zu bewahren und welche Bedeutung hat für Sie in diesem Zusammenhang der AKV, als ein Repräsentant über Stadtgrenzen hinaus?

Patrick Jacobs: Für uns zählt der AKV mit seiner Brauchtumspflege und der Ordenssitzung WIDER DEN TIERISCHEN ERNST zu den absoluten Repräsentanten unserer Stadt, und wir freuen uns, auf so langjährige Partnerschaften zurückblicken zu können. Dazu gehört für uns ebenfalls das Zusammenhalten in schwierigen Zeiten (... wie aktuell bei unserer Alemannia).

AKV Im Jahr 2022, das heißt in wenigen Jahren, blickt die Jacobs-Gruppe auf ihr 100-jähriges Bestehen zurück. So hatte Adam Jacobs, der Großvater Ihres Vaters, 1922 in der Reihstraße in Aachen die Rheinische Kraftfahrzeug GmbH gegründet. „Wir beschleunigen Ihren Puls!" lautet seitdem das Motto der Jacobs Holding GmbH, die Ihr Vater Günter Jacobs in dritter und Sie nun zusammen mit Ihrem Bruder Daniel Jacobs in vierter Generation als Geschäftsführer leiten. Stellen Sie doch bitte einmal das Tempo der Geschwindigkeit eines Pkw im Gründungsjahr des Unternehmens, der Geschwindigkeit eines Pkw von heute gegenüber.



Patrick Jacobs: Ehrlich gesagt, musste ich hier ein bisschen recherchieren. Im Jahr unserer Firmengründung, also 1922, wurden in Paris und Hamburg die ersten europäischen Verkehrsampeln installiert und Anfang März 1923 wurde das Tempolimit innerorts auf 30 km/h angehoben. Mittelklasse Pkw hatten Höchstgeschwindigkeiten von ca. 40 km/h. Mitte der 20er Jahre waren Oberklasse-Fahrzeuge, wie der Horch Typ 303 (12/60 PS) mit 60 PS ca. 100 km/h schnell. Heute fährt der Golf mit der kleinsten Motorisierung ca. 180 km/h schnell und bei unserem sportlichsten Serienfahrzeug, dem R8 V10 plus mit 550 PS ist erst bei 325 km/h Schluss. Wenn Sie dabei betrachten, dass die heutigen Werte bei deutlich gestiegenen Fahrzeuggewichten mit geringerem Verbrauch möglich sind, zeigt das, welche technische Entwicklung seitdem passiert ist.

AKV Letzte Frage: Welche aktuellen Neuigkeiten im Verkaufsangebot von Pkw-Fabrikaten beziehungsweise weiteren Standorten in der Region sollten nicht unerwähnt bleiben?

Patrick Jacobs: Als wesentliche Neuerungen sind bei uns der in diesem Jahr abgeschlossene Neubau des Volkswagen Zentrums Aachen, das Original sowie unsere Investition in die Marken VW und Audi in Geilenkirchen zu nennen. Ab nächster Woche freuen wir uns dann, als achte Marke in unseren Reihen die Marke KIA begrüßen zu können. Wir glauben, dass KIA eine hervorragende Ergänzung zur Abrundung unserer Modellpalette sein wird, und wir bisher nicht angesprochene Zielgruppen damit gewinnen können.

AKV Wir danken für das Gespräch, Herr Jacobs und wünschen Ihnen eine erfolgreiche Rallyeteilnahme.

Jutta Katsaitis-Schmitz



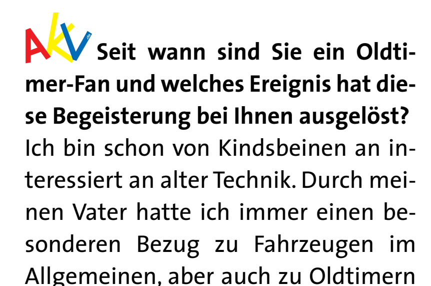
Seine erste Rallye fuhr Josef Schumacher auf dem Schoß des Vaters mit



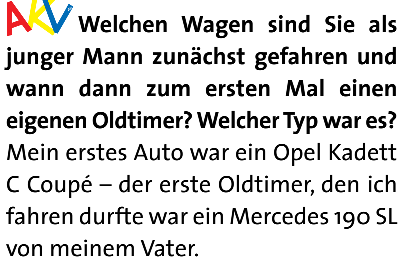
Im vergangenen Jahr übernahm AKV-Elferrat Josef Schumacher zum ersten Mal die Organisationsleitung der 4. Benefiz-Oldtimer-Rallye „The Race“ zu Gunsten der AKV-Sammlung Crous.

Und auch in diesem Jahr wird er neben organisatorischen Aufgaben wieder zum Start eines jeden Oldtimers die schwarz-weiß karierte Fahne senken. Der Spediteur und Chef im eigenen Familienunternehmen ist durchaus kein Newcomer, wenn es um Autos allgemein, Rallyes oder Oldtimer geht. Seine „zweite große Liebe“ aber gilt der Fliegerei und so steht auf Merzbrück auch seine „Superslugg“, mit der er regelmäßig nicht nur „Tiefflüge“ über Aachen unternimmt, sondern bei deutschlandweiten Flugtagen sogar mit seiner Harvard T6 Oldtimerkunstflug zeigt. Anlass genug, um uns mit ihm über seine sportlichen Hobbys zu unterhalten.





AKV Seit wann sind Sie ein Oldtimer-Fan und welches Ereignis hat diese Begeisterung bei Ihnen ausgelöst?
Ich bin schon von Kindsbeinen an interessiert an alter Technik. Durch meinen Vater hatte ich immer einen besonderen Bezug zu Fahrzeugen im Allgemeinen, aber auch zu Oldtimern im Besonderen.



AKV Welchen Wagen sind Sie als junger Mann zunächst gefahren und wann dann zum ersten Mal einen eigenen Oldtimer? Welcher Typ war es?
Mein erstes Auto war ein Opel Kadett C Coupé – der erste Oldtimer, den ich fahren durfte war ein Mercedes 190 SL von meinem Vater.

AKV Sicher haben Sie bereits unterschiedliche Oldies besessen. Welcher war oder ist Ihr Lieblingsmodell?
Mein Lieblingsoldtimer für die Straße ist mein deSoto von 1929! Allerdings habe ich ja noch einen Oldtimer der Lüfte und diese Harvard T6 von 1948 liegt mir schon besonders am Herzen.

AKV Seit wann nehmen Sie auch an Rallyes teil? Gibt es darunter besonders interessante Streckentouren?
Für mich heißt es immer dabei sein ist alles. Schon als ich noch bei meinem Vater auf dem Schoß saß, bin ich Rallyes mitgefahren ...

AKV Nehmen oder haben Sie auch am Rennsport teilgenommen? Wenn ja, auf welche Erfolge können Sie verweisen?
Slalom-Rennen bin ich recht erfolgreich gefahren, bei Rundstreckenrennen war ich weniger erfolgreich.

AKV Sind Sie auch Mitglied in einem Oldtimer-Club?
Seit 1963, dem Tag meiner Geburt bin ich Mitglied im MotorSportClub Aachen

AKV Worin sehen Sie die Bedeutung der Pflege und Erhaltung historischer Fahrzeuge?
Die Erhaltung historischer Fahrzeuge sind wir der Nachwelt schuldig. Besonders in Deutschland hat das Automobil seit jeher eine große Bedeutung. Die Demonstration der Automobilgeschichte durch die Erhaltung der Oldtimer aus den unterschiedlichen Entwicklungsstufen ist wichtige historische Arbeit!

AKV Welche Aufgaben haben Sie als Organisationsleiter der AKV-Rallyes wahrzunehmen? Welche Voraussetzungen muss man hierzu mitbringen?
Wir arbeiten komplett im Team und es gibt keine Leistungen Einzelner, die besonders hervorgehoben werden sollen. Das Gemeinsame ist wichtig und bei uns darf auch der Spaß nicht zu kurz kommen!

AKV Was ist das Besondere an den AKV-Rallyes?
Jede Rallye ist für den AKV etwas ganz Besonderes. Erstens ist keine Rallye wie die andere, weil Strecke und Fahrzeug immer wieder neue Herausforderungen an die Organisation stellen und zweitens handelt es sich ja beim AKV immer noch um einen Karnevalsverein ... Es ist aber schön, die karnevalistische AKV-Familie so auch im Laufe des Jahres mal zu sehen.

AKV Sind Sie selbst schon einmal eine AKV-Rallye mitgefahren? Als Fahrer oder Beifahrer?
An der Rallye 2011 habe ich mehr weniger als mehr erfolgreich selbst als Fahrer teilgenommen. Seitdem bin ich erfolgreicher im Organisationsteam tätig.

AKV Welche besondere Bedeutung messen Sie den AKV Oldtimer-Rallyes bei?
Die AKV Rallyes sind ein abwechslungsreiches Spektakel für Teilnehmer und Zuschauer und leisten außerdem ihren Teil für den guten Zweck.

Jutta Katsaitis-Schmitz

Für mich heißt es immer: ‚Dabei sein ist alles‘.

Petra Ossenkopp – Protokollantin im Organisationsteam



Petra Ossenkopp ist eine Rallye-Protokollantin von Format. Als gestandene Kauffrau weiß sie, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren und ist vor allem aufmerksame Zuhörerin. Das und ihre Zuverlässigkeit weiß das Organisationsteam der AKV-Oldtimer-Rallyes zu schätzen. Und nicht nur das.

2014 blickt Petra Ossenkopp (49) auf eine zehnjährige, enge Zusammenarbeit mit dem AKV zurück. Sie gehörte zu den Gründungsmitgliedern des AKV-Creativ-Teams (ACT), das 2004 zur Organisation der Chartbreaker-Suche ins Leben gerufen wurde. Ihr zweites Plus sind die vom Vater vererbten karnevalistischen Gene, der selbst im Karneval aktiv war und sein Töchterchen vom Kindesalter an in den Öcher Fastelovvend einführte. Zwar in Gießen geboren, wuchs sie seit ihrem zweiten Lebensjahr in Aachen auf. „Ich bin also durchaus eine Aachenerin", erklärt sie berechtigt.

Als das Rallye-Organisationsteam vor vier Jahren auch das AC-Team ansprach, ob es die Durchführung durch Ehrenamtler unterstützen würde, entstand für die junge Frau der erste Kontakt zu den Rallyes. Sie wurde für die Parkordnung mit eingesetzt. „Durch viele Baustellen waren dann im vorigen Jahr die Anfahrt und die Parksituation eingeschränkt. Deshalb wurde vom Organisationsteam ein Treffen festgelegt, an dem jedes Helferteam durch ein Mitglied vertreten sein sollte", erzählt Petra Ossenkopp. Fleißig machte sie sich dabei Notizen. Das blieb nicht unbemerkt und so wurde sie gebeten, doch daraus das Protokoll anzufertigen. „Wer diese Aufgabe vorher hatte, weiß ich nicht. In der AKV-Geschäftsstelle habe ich dann zusammen mit Dietmar Werner mein erstes Protokoll erarbeitet", so ihr kurzes Resümee. Es wurde zu einem Amt von Dauer für sie.

Selbst fährt sie keinen Oldtimer, findet es aber toll, diese alten Schätzchen anzusehen, die so gehegt und gepflegt werden. „Leider habe ich viel zu wenig Ahnung von Modell, Typ, Baujahr und PS. Entweder ein Wagen gefällt mir oder eben nicht so sehr", bedauert sie. Cabrios jedoch sind ihre Favoriten. Da ihr ein entsprechendes Auto fehlt, hat Petra Ossenkopp auch noch an keiner AKV-Rallye teilgenommen. „Teilnehmen und helfen geht leider sowieso nicht", tröstet sie sich. Sie ist auch aus einem ganz besonderen Grund bei diesen Benefiz-Rallyes zu Gunsten der AKV-Sammlung Crous dabei, kannte sie doch Helmut A. Crous persönlich, da ihre Eltern mit ihm und seiner Frau Barbara befreundet waren. „Seine Art, über Aachen zu reden und Geschichten zu erzählen, hat mich immer fasziniert", erinnert sie sich.

Jutta Katsaitis-Schmitz



Teilnehmer
„The Race“, AKV 2013



Franz-Rudolf Moos 1
Anne Moos

Fabrikat	Chevrolet
Typ	Confederate
Baujahr	1929
PS	30
Klasse	A



Manfred Finger 2
Thomas Nahrgang

Fabrikat	Opel
Typ	Olympia
Baujahr	1937
PS	26
Klasse	A



Heinz Wimmer 3
Walter Hubel

Fabrikat	Adler
Typ	Trumpf Junior Cabrio Karmann
Baujahr	1938
PS	25
Hubraum	995
Klasse	A



Max Nehl 4
Iris Nehl

Fabrikat	Mercedes Benz
Typ	170 S Cabrio A
Baujahr	1950
PS	52
Hubraum	1767
Klasse	A



Hans-Wilhelm Dercks 5
Ines Dercks

Fabrikat	Porsche
Typ	Speedster
Baujahr	1955
PS	60
Hubraum	1600
Klasse	B



Horst Kolliver 6

Fabrikat	Jaguar
Typ	XK 140 SE C-Type
Baujahr	1956
PS	210
Hubraum	3442
Klasse	B



Christoph Jansen 7
Hans-Peter Reinders

Fabrikat	Mercedes
Typ	220 S
Baujahr	1957
PS	100
Klasse	B



Alex Gerrards 8
Heike Strutz

Fabrikat	Opel
Typ	Kapitän
Baujahr	1958
PS	96
Hubraum	2600
Klasse	B



Rolf Lücker 9
Margot Lücker

Fabrikat	Jaguar
Typ	XK 150
Baujahr	1960
PS	210
Hubraum	3400
Klasse	B



Daniel Jacobs 10
Liza Jacobs

Fabrikat	Ferrari
Typ	250 GT/E
Baujahr	1962
PS	240
Hubraum	2955
Klasse	C

Teilnehmer
„The Race“, AKV 2013



Harmut Deeg **11**
Torsten Rehberg

Fabrikat	Porsche
Typ	356 B Super 90
Baujahr	1963
PS	105
Hubraum	1600
Klasse	C



Lutz Braun **12**
Elke Braun

Fabrikat	RAM
Typ	Cobra 427
Baujahr	1964
PS	400
Hubraum	4727
Klasse	C



Udo Ossendoth **13**
Gabriele Frost

Fabrikat	Volvo
Typ	PV 544
Baujahr	1965
PS	70
Hubraum	1775
Klasse	C



Thomas von Thenen **14**
Susanne Küpper

Fabrikat	Volkswagen
Typ	Samba
Baujahr	1966
PS	47
Hubraum	1587
Klasse	C



Herbert Goebels **15**
Uwe Brandt

Fabrikat	Austin Healey
Typ	MK 3000 BJ8
Baujahr	1967
PS	148
Hubraum	3000
Klasse	C



Karl von Hoegen **16**
Hannelore von Hoegen

Fabrikat	GLAS BMW
Typ	Goggomobil T250
Baujahr	1968
PS	13
Hubraum	245
Klasse	C



Claus Bell **17**
André Fischer

Fabrikat	Maserati
Typ	Ghibli
Baujahr	1969
PS	390
Hubraum	4900
Klasse	C



Klaus Spindler **18**
Wolfgang Rolauffs

Fabrikat	Jaguar
Typ	E-Type
Baujahr	1970
PS	265
Hubraum	4198
Klasse	C



Christa Thelen-Prefi **19**
Julia Prefi

Fabrikat	Mercedes
Typ	280 SL
Baujahr	1971
PS	170
Hubraum	2778
Klasse	D



Michael Haas **20**
Ilona Mateo

Fabrikat	Lancia
Typ	Fulvio Coupé
Baujahr	1972
PS	100
Hubraum	1300
Klasse	D

Teilnehmer
„The Race“, AKV 2013



Hans-Hubert Leuchter **21**
Hubert Lüttgens

Fabrikat	Ferrari
Typ	246 GT
Baujahr	1973
PS	195
Klasse	D



Christof Ruppert **22**
Nadja Ruppert

Fabrikat	Triumph
Typ	STAG
Baujahr	1974
Zylinde	146
Hubraum	2997
Klasse	D



Patrick Jacobs **23**
Tanja Wirtz

Fabrikat	Porsche
Typ	911 Targa
Baujahr	1975
PS	165
Klasse	D



Guido Stettner **24**
Silli Stettner

Fabrikat	Porsche
Typ	Turbo 930
Baujahr	1976
PS	260
Klasse	D



Martin Landrock **25**
Carina Grabowski-Landrock

Fabrikat	MG
Typ	Midget 1500 (Mark IV)
Baujahr	1977
PS	67
Hubraum	1500
Klasse	D



Albert Farber **26**
Josef Esser

Fabrikat	Ferrari
Typ	308 GTB
Baujahr	1979
PS	227
Hubraum	2906
Klasse	D



Günther Jacobs **27**
Hans Keller

Fabrikat	Fiat
Typ	Dino Spider
Baujahr	1968
PS	160
Klasse	D



Sabine Ostlender **28**
Anja Goldhausen

Fabrikat	Triumph
Typ	Vitèsse
Baujahr	1970
PS	105
Hubraum	2000
Klasse	C



Carla Brettschneider **29**
Pitt Kerl

Fabrikat	Austin Healey
Typ	BT7, MK1
Baujahr	1960
PS	117
Hubraum	2912
Klasse	B



Jürgen Neugebauer **30**
Silvie Neugebauer

Fabrikat	Bugatti
Typ	35 B
Baujahr	1930
PS	135
Hubraum	2300
Klasse	A

Teilnehmer
„The Race", AKV 2013



Kai Bödeker **31**
Astrid Müller

Fabrikat	Wolseley
Typ	Hornet Special
Baujahr	1934
PS	80
Hubraum	1600
Klasse	A



Michael Effing **32**
Helmich Stroink

Fabrikat	Chrysler
Typ	Plymouth
Baujahr	1940
PS	87
Hubraum	3300
Klasse	A



Jörg Dahmen **33**
Katharina Dahmen

Fabrikat	Mercedes Benz
Typ	W187/220CA
Baujahr	1953
PS	85
Hubraum	2180
Klasse	B



Udo Rüttcher **34**
Monika Kalf

Fabrikat	Jaguar
Typ	C-Type
Baujahr	1953
PS	270
Hubraum	3500
Klasse	B



Markus Winkler **35**
Günter Meyer

Fabrikat	Moris Minor
Typ	Traveller
Baujahr	1953
PS	34
Hubraum	1000
Klasse	B



Gabriele Mohné **36**
Roland Vahsen

Fabrikat	Jaguar
Typ	XK 120
Baujahr	1954
PS	160
Hubraum	3400
Klasse	B



Karina Nehl **37**
Anne Kloubert

Fabrikat	DKW
Typ	F91
Sonderklasse Cabrio	
Baujahr	1954
PS	34
Hubraum	896
Klasse	B



Axel Prym **38**
Andrea Prym

Fabrikat	Jaguar
Typ	XK 140 DHC
Baujahr	1956
PS	210
Hubraum	3442
Klasse	B



Klaus Derondeau **39**
Helene Carls

Fabrikat	Triumph
Typ	TR3
Baujahr	1958
PS	100
Hubraum	2000
Klasse	B



Thomas Prefi **40**
Joachim Prefi

Fabrikat	Mercedes Benz
PS	190 SL
Baujahr	1958
PS	109
Hubraum	1900
Klasse	B

Teilnehmer
„The Race", AKV 2013



Kristoff Kochs **41**
Hans Werner Schorn

Fabrikat	Porsche
Typ	356 A Coupé
Baujahr	1958
PS	75
Hubraum	1600
Klasse	B



Oskar Dahmen **42**
Rudolf Dahmen

Fabrikat	Mercedes Benz
Typ	W128 220 SE
Baujahr	1960
PS	120
Hubraum	2180
Klasse	B



Hans Sygusch **43**
Andrea Sygusch

Fabrikat	Borgward
Typ	Isabella TS Cabrio
Baujahr	1961
PS	75
Hubraum	1500
Klasse	C



Siem Barbier **44**
Rob Bimmel

Fabrikat	Jaguar
Typ	E-Type Convertible Flat Floor 1
Baujahr	1962
PS	245
Hubraum	3000
Klasse	C



Doris Berg **45**
Franz Josef Berg

Fabrikat	Porsche
Typ	356 B
Baujahr	1963
PS	90
Klasse	C



Marian Bronny **46**
Claudia Kowalski-Bronny

Fabrikat	AWE
Typ	Wartburg 311 Camping
Baujahr	1964
PS	45
Hubraum	1000
Klasse	C



Carsten Driesch **47**
Gerald Klaus

Fabrikat	Griffith
Typ	200
Baujahr	1965
PS	330
Hubraum	4800
Klasse	C



Edith Blees **48**
Uwe Johnen

Fabrikat	Alfa Romeo
Typ	Giulia ti
Baujahr	1966
PS	78
Hubraum	1300
Klasse	C



Ralf Kleiber **49**
Achim Schierer

Fabrikat	Ford
Typ	Cougar
Baujahr	1968
PS	200
Hubraum	4800
Klasse	C



Leo Karaszkiewicz **50**
Stephan Panczyszak

Fabrikat	Volkswagen
Typ	Karman Ghia Cabrio
Baujahr	1969
PS	44
Hubraum	1500
Klasse	C

Teilnehmer
„The Race“, AKV 2013



Erwin Götze **51**
Maik Lauterjung

Fabrikat	Chevrolet
Typ	Corvette C3
Baujahr	1970
PS	300
Hubraum	5700
Klasse	C



Michael Dieners **52**
Petra von Hoegen

Fabrikat	Porsche
Typ	911 E Targa
Baujahr	1971
PS	155
Hubraum	2200
Klasse	D



Dieter Berg **53**
Heike Cords

Fabrikat	Ferrari
Typ	365 GTB 4 Daytona
Baujahr	1972
PS	358
Klasse	D



Peter Kreuter **54**
Andreas Foerster

Fabrikat	Maserati
Typ	Ghilbi Spider
Baujahr	1972
PS	320
PS	D



Markus Hess **55**
Rebecca Ottke

Fabrikat	Porsche
Typ	914 2.0
Baujahr	1973
PS	110
Hubraum	2000
Klasse	D



Werner Robens **56**
Regina Robens

Fabrikat	Renault
Typ	Alpine A110 1600 SC
Baujahr	1973
PS	130
Hubraum	1600
Klasse	D



Thomas Huppertz **57**
Martina Hauswirth-Huppertz

Fabrikat	Jaguar
Typ	E-Type V12
Baujahr	1974
PS	272
Hubraum	5343
Klasse	D



Allo Melcher **58**
Bernd Stein

Fabrikat	Lancia
Typ	Stratos HF
Baujahr	1974
PS	260
Hubraum	2400
Klasse	D



Jan-Erik Sloten **59**
Julia Robens

Fabrikat	Porsche
Typ	911 RS 3.0
Baujahr	1975
PS	300
Klasse	D



Willi Vroels **60**
Michael Finke

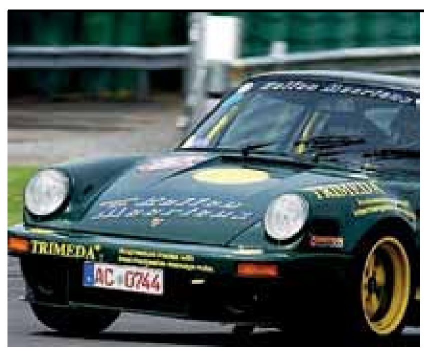
Fabrikat	Triumph
Typ	Spitfire MK 4
Baujahr	1978
PS	75
Klasse	D

Teilnehmer
„The Race“, AKV 2013



61
Marc Kistemann
Walburga Kistemann

Fabrikat	Alfa Romeo
Typ	GTV 6
Baujahr	1979
PS	160
Hubraum	2500
Klasse	D



62
Felix Bayer
Günther Bremen

Fabrikat	Porsche
Typ	911 SC
Baujahr	1980
PS	250
Hubraum	3000
Klasse	D



63
Alexander Robens
Philipp Klee

Fabrikat	Renault
Typ Alpine	A 310 V6
Baujahr	1980
PS	150
Hubraum	1200
Klasse	D



64
Rolf-Achim Bischoff
Günther Kaufels

Fabrikat	Porsche
Typ	928 S
Baujahr	1980
PS	300
Hubraum	4608
Klasse	B



65
Markus Bongers
Anemone Zabka

Fabrikat	Volkswagen
Typ	Käfer Cabrio
Baujahr	1974
PS	55
Hubraum	1570
Klasse	D



66
Prof. Dr.
Christian Genzow
Heinz Schumacher

Fabrikat	Jaguar
Typ	SS 100
Baujahr	1955
PS	240
Hubraum	2000
Klasse	D



68
Wolfgang Kalf
Anne Kalf

Fabrikat	Austin Healey
Typ	100 Le Mans
Baujahr	1955
PS	154
Hubraum	2700
Klasse	B



69
Peter Wolf
Maria Wolf

Fabrikat	Jaguar
Typ	XK 140 SE (OTS)
Baujahr	1956
PS	210
Hubraum	3440
Klasse	B



70
Eberhard Tilke
Joachim Reinicke

Fabrikat	Heinkel
Typ	Kabine Typ 150
Baujahr	1957
PS	9
Klasse	B



71
Horst Weber
Dagmar Weber

Fabrikat	Mercedes
Typ	220 S Cabrio
Baujahr	1958
PS	106
Klasse	B



Teilnehmer
„The Race“, AKV 2013



Michael Berg **72**
Alexander Berg

Fabrikat	Ferrari
Typ	250 GT PF
Baujahr	1961
PS	200
Klasse	C



Hans-Friedrich Peters **73**
Hubert Peters

Fabrikat	Renault
Typ	Dauphine Gordini
Baujahr	1962
PS	35
Klasse	C



Frieder Flamm **74**
Helga Flamm

Fabrikat	Mercedes
Typ	300 D
Baujahr	1962
PS	160
Klasse	C



Günther Diefenthal **75**
Anke Römgens

Fabrikat	Jaguar
Typ	Type Cabriolet
Baujahr	1963
PS	260
Klasse	C



Marcel van Maele **76**
Nine van Maele

Fabrikat	Austin Healey
Typ	3000 MK II
Baujahr	1963
PS	130
Hubraum	3000
Klasse	C



Franz Jussen **77**
Nicole Ewig

Fabrikat	Mercedes Benz
Typ	230 SL
Baujahr	1964
PS	150
Hubraum	2300
Klasse	D



Philippa Nobis **78**
Moritz Weisbrodt

Fabrikat	Volkswagen
Typ	T1 Bully
Baujahr	1964
PS	42
Hubraum	1483
Klasse	D



Ralf Kirch **79**
Udo Schütt

Fabrikat	AC Cobra
Typ	Mark III
Baujahr	1965
PS	541
Hubraum	6998
Klasse	C



Klaus Dassen **80**
Nina Katrin Dassen

Fabrikat	Lotus
Typ	SE 3 Coupé
Baujahr	1966
PS	105
Hubraum	1558
Klasse	C



Laura Prym **81**
Myra Blumberg

Fabrikat	Porsche
Typ	912 Coupé
Baujahr	1966
PS	90
Klasse	C

Teilnehmer
„The Race“, AKV 2013



Oliver Mohr 82
Christian Küch

Fabrikat	AC Cobra
Typ	427 MK III
Baujahr	1967
PS	460
Klasse	C



Martin Müther 83
Eva Peters

Fabrikat	Mercedes Benz
Fabrikat	280 SL
Baujahr	1968
PS	170
Hubraum	2800
Klasse	C



Carsten Friedrich 84
Ingo Olschewski

Fabrikat	BMW
Typ	1600-2 Cabrio
Baujahr	1969
PS	83
Hubraum	1590
Klasse	C



Moritz Floegel 85
Joachim Floegel

Fabrikat	Volkswagen
Typ	Käfer Cabrio 1302
Baujahr	1970
PS	50
Klasse	B



Aram Tabatabai 86
Verena Tabatabai-Kornfeld

Fabrikat	Mercedes
Typ	280 SL (W113)
Baujahr	1970
PS	170
Klasse	C



Klaus Posten 87
Katharina Posten

Fabrikat	Mercedes Benz
Typ	SL 190
Baujahr	1959
PS	105
Hubraum	1897
Klasse	B



Martin Wolff 88
Nicole Ritz

Fabrikat	BMW
Typ	1800
Baujahr	1970
PS	90
Klasse	C



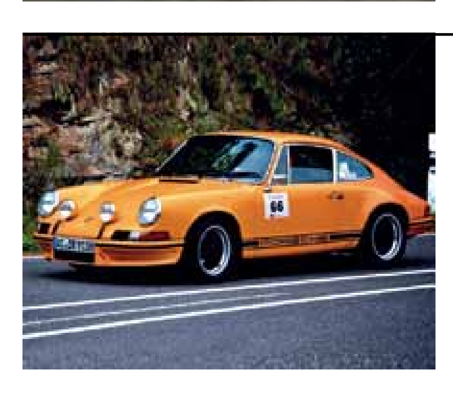
Christian Henry 89
Justin Henry

Fabrikat	Apal
Typ	Speedster 356
Baujahr	1971
PS	37
Klasse	D



Dietmar Ritterbecks 90
Iris Ritterbecks

Fabrikat	Marcos
Typ	3,0
Baujahr	1972
PS	145
Klasse	D



Herbert Wittbrodt 91
Andreas Soldierer

Fabrikat	Porsche
Typ	911 ST
Baujahr	1973
PS	217
Baujahr	2400
Klasse	D

Teilnehmer
„The Race“, AKV 2013



Daniel M. Kolliver **92**

Fabrikat	Jaguar
Typ	E-Typpe
Baujahr	1974
PS	268
Hubraum	5307
Klasse	C



Max Schumann **94**
Rolf Schumann

Fabrikat	Triumph
Typ	TR 6
Baujahr	1975
PS	95
Hubraum	2467
Klasse	D



Frank Meys **95**
Kathrin Meys

Fabrikat	Porsche
Typ	911 3,0 SC Targa
Baujahr	1978
PS	180
Klasse	D



Jörg Frechen **96**
Katja Schmolke

Fabrikat	Alfa Romeo
Typ	Alfeta GT
Baujahr	1979
PS	109
Klasse	D



Harald Miessen **97**
Artur Beissel

Fabrikat	Mercedes
Typ	280 E/W123
Baujahr	1982
PS	185
Klasse	D



Carl Blumberg **98**
Birgit Blumberg

Fabrikat	Jaguar
Typ	XK 140 DHC
Baujahr	1959
PS	210
Klasse	B



Ralf Schulenburg **99**
Rolf Eschmann

Fabrikat	Mercedes Benz
Typ	W 121 B1
Baujahr	1956
PS	75
Hubraum	1897
Klasse	B



Reiner Schnittler **100**
Jörg Walldorf

Fabrikat	Framo
Typ	Barkas
Baujahr	1958
PS	29
Hubraum	900
Klasse	B



Volker Dankwort **101**
Ellen Dankwort

Fabrikat	Austin Healey
Typ	MK II Roadster
Baujahr	1962
PS	132
Hubraum	2853
Klasse	C



Bernd Godding **102**
Ulrike Soiron-Godding

Fabrikat	Volkswagen
Typ	Karmann-Ghia Cabrio Typ 14
Baujahr	1962
PS	25
Klasse	C

Teilnehmer
„The Race“, AKV 2013



Bernd Dahmen **103**
Peter Widdra

Fabrikat	Facel Vega
Typ	Vega II Coupé
Baujahr	1964
PS	390
Klasse	C



Wolfgang Grieser **104**
Christel Grieser

Fabrikat	Austin Healey
Typ	MK III
Baujahr	1964
PS	150
Hubraum	3000
Klasse	C



Laura Friedrichs **105**
Linn Weiss

Fabrikat	Austin Healey
Typ	MK III
Baujahr	1965
PS	211
Hubraum	3000
Klasse	C



Olaf Heger **106**
Irina Heger

Fabrikat	Jaguar
Typ	E-Type
Baujahr	1966
PS	286
Klasse	C



Michael Meehsen **107**
Michael Magney

Fabrikat	Mercedes Benz
Typ	230 SL
Baujahr	1966
PS	150
Hubraum	2300
Kalsse	C



Jürgen Schell **108**
Corinna Schell

Fabrikat	Chairmann
Typ	Speedstar
Baujahr	1966
PS	95
Hubraum	1600
Klasse	C



Nick Butz **109**
Theresa DeLuca-Butz

Fabrikat	Fiat
Typ	500
Baujahr	1968
PS	18
Hubraum	500
Klasse	C



Michel Henrotte **110**
Marco Kämper

Fabrikat	Volkswagen
Typ	Kübel-VW 181
Baujahr	1973
PS	48
Hubraum	900
Klasse	D



Klaus Holtkamp **111**
Simone Holtkamp

Fabrikat	Chrysler
Typ	Newport
Baujahr	1969
PS	270
Hubraum	6286
Klasse	C



Volker Willgerodt **112**
Gerlinde Staab

Fabrikat	Mercedes
Typ	200 SEL 6,3
Baujahr	1970
PS	250
Klasse	C

Teilnehmer
„The Race“, AKV 2013



Michael Lauterbach **113**
Christina Schleußer

Fabrikat	MG
Typ	Midget MK III
Baujahr	1970
PS	57
Hubraum	1275
Klasse	C



Günter Hintzen **114**
Marie-Louise Gimpel

Fabrikat	Mercedes Benz
Typ	300 SEL
Baujahr	1971
PS	250
Hubraum	6300
Klasse	D



Julius Nobis **115**
Michael Nobis

Fabrikat	Peugeot
Typ	504 V6
Baujahr	1974
PS	136
Hubraum	2646
Klasse	D



Jochen Clahsen **116**
Judith Clahsen

Fabrikat	Alfa Romeo
Typ	1300 GT Junior
Baujahr	1975
PS	144
Hubraum	2000
Klasse	D



Mirko Eickhoff **117**
Jan Schermer

Fabrikat	Porsche
Typ	911
Baujahr	1979
PS	180
Hubraum	3000
Klasse	D



Dieter Ritterbecks **118**
Elke Ritterbecks

Fabrikat	Lotus
Typ	Esprit S2 2,0
Baujahr	1979
PS	150
Klasse	D



Sarah Schmitter **119**
Christina Kuko

Fabrikat	Fiat
Typ	Mini MK II
Baujahr	1980
PS	60
Klasse	D



Claus Schmidt **120**
Carsten Bauer

Fabrikat	Mercedes Benz
Typ	C 107 / 280 SLC
Baujahr	1980
PS	185
Hubraum	2800
Klasse	D



Küchenparty

„GANS JANZ ANDERS" 11. November 2012

Bilder einer tollen Session 2013

Prinzenproklamation 5. Januar 2013





Carnevale 11. Januar 2013













63. Verleihung des Ordens

WIDER DEN TIERISCHEN ERNST

26. Januar 2013



Net(t) fiere

2. Februar 2013









Florresei Palast 9. Februar 2013




PARTY

Maskerade 9. Februar 2013





Kaffeevisite 10. Februar 2013



Theaterball 12. Februar 2013



Der AKV lädt ein!



2. AKV Golf-Masters
Samstag, 15. Juni 2013

Mit einem Kanonenstart war im Juni 2012 das 1. AKV Golf-Masters auf der idyllischen Anlage des Aachener Golfclubs 1927 e.V. ins Leben gerufen und im Sinne eines geselligen Golftages als Vierer-Wettspiel ausgetragen worden. Dieses „Einladungsturnier in neuem Gewand" findet nun als 2. AKV Golf-Masters am Samstag, 15. Juni 2013, wiederum auf der Anlage des Aachener Golfclubs statt. Preise werden in den Brutto- und Nettowertungen sowie beim Nearest to the Pin und Longest Drive vergeben. Das Turnier klingt wieder bei einem gemütlich-festlichen Abend unter Freunden im Restaurant des Golfclubs aus.

Beginn: 10.00 Uhr

Vortragsabend: „400 Jahre Blondel – und was ist davon geblieben?"
Dienstag, 9. Juli 2013

Im Rahmen der Vortragsreihe der AKV-Sammlung Crous referiert Kur- und Badedirektor Werner Schlösser am Dienstag, 9. Juli 2013, zum Thema: „400 Jahre Blondel – und was ist davon geblieben?" Der Vortrag findet in den Räumen der AKV-Geschäftsstelle, Aachen, Kurhausstraße 2c statt.

Beginn: 19.00 Uhr





Ausstellung zum Tag des offenen Denkmals
Sonntag, 8. September 2013

Auch in diesem Jahr beteiligt sich die AKV-Sammlung Crous am „Tag des offenen Denkmals", Sonntag, 8. September 2013, und zeigt in ihren Räumen im Alten Kurhaus, in der Kurhausstr. 2c eine Ausstellung zum Thema: „Jenseits des Guten und Schönen: Unbequeme Denkmale?"

Geöffnet ist von 11.00 bis 17.00 Uhr



www.akv.de

Ausstellung „Ungebautes Aachen – die unsichtbare Stadt"
Dienstag, 17. September 2013

In der Sparkasse am Friedrich-Wilhelm-Platz (Elisenbrunnen) eröffnet der Aachener Karnevalsverein am Dienstag, 17. September 2013, eine Ausstellung zum Thema: „Ungebautes Aachen – die unsichtbare Stadt". Die Eröffnung wird von einem Vortrag zum gleichen Thema begleitet.

Beginn: 19.00 Uhr.
Die Ausstellung bleibt voraussichtlich bis zum 11. Oktober 2013 geöffnet.



Sammlung Crous

Benefizgala zu Gunsten der AKV Sammlung Crous
Freitag, 20. September 2013

In den Räumen des Pullman Hotels Quellenhof veranstaltet der AKV am Freitag, 20. September 2013, seine diesjährige Benefizgala zu Gunsten der AKV-Sammlung Crous. Der gesellige Abend wird künstlerisch umrahmt und von einem Menü aus der Quellenhof-Küche begleitet. Unter dem Thema: „Die Sammlung Crous – Das historische Gedächtnis unserer Stadt" referiert Dr. Walter Maassen über die Entstehung, das Warum und Wie des Erwerbs der Sammlung durch den AKV sowie über ihre Bestände. Im Rahmen der Benefizgala wird auch erstmals der vom AKV und dem Historischen Institut der RWTH ausgelobte Geschichtspreis verliehen.

Beginn: 19.30 Uhr.



Ausstellungseröffnung zum 100. Geburtstag von Helmut A. Crous
Freitag, 15. November 2013

Aus Anlass des 100. Geburtstages seines Ehrenpräsidenten Helmut A. Crous eröffnet der AKV am Freitag, 15. November 2013, in der Bibliothek des Internationalen Zeitungsmuseum eine Ausstellung. Sie gibt Einblicke in das Leben und Wirken des Menschen, Journalisten, Chronisten, Buchautors, Sammlers stadthistorischer Literatur, Graphiken und Gemälden sowie engagierten Karnevalisten und Ehrenamtlers. In einer Laudatio würdigt AKV-Ehrenpräsident Georg Helg das unermüdliche Wirken des Jubilars als bekennender Aachener.

Beginn: 19.00 Uhr
Die Ausstellung bleibt voraussichtlich bis zum 15. Januar 2014 geöffnet.



Vür fiere met d'r



Termine





Samstag, 15. Juni 2013

2. AKV Golf-Masters

beim Aachener Golfclub 1927 e.V.

Kanonenstart: 10.00 Uhr
Anmeldung: werner@akv.de



Dienstag, 9. Juli 2013

400 Jahre Blondel – und was ist davon geblieben?

Im Rahmen der Vortragsreihe der AKV Sammlung Crous referiert Kur- und Badedirektor Werner Schlösser

Beginn: 19.00 Uhr
Sammlung Crous, Kurhausstr. 2c



Samstag, 31. August 2013

Närrischer Kap 2013

Karneval-Fussball-Cup der AKV-Ehrenhüte

Einlass: 11.00 Uhr,
Beginn: 12.00 Uhr
Sportplatz des VfL 05 Aachen,
Eupener-Straße 230

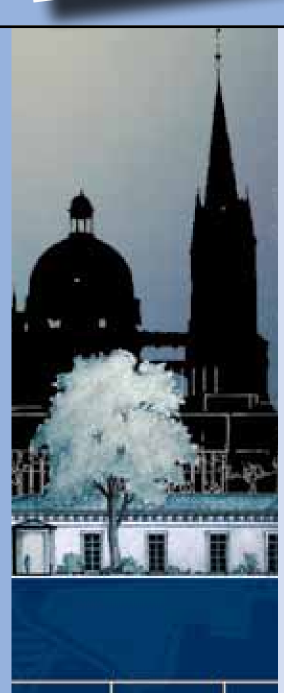


Sonntag, 8. September 2013

Tag des offenen Denkmals

Ausstellung zum Thema „Jenseits des Guten und Schönen: Unbequeme Denkmale?"

geöffnet von 11.00–17.00 Uhr
Sammlung Crous, Kurhausstr. 2c



Dienstag, 17. September 2013

Ungebautes Aachen – die unsichtbare Stadt

Ausstellung :
17. September bis 11. Oktober 2013
28 Objekte, die in den vergangenen 300 Jahren Aachen geplant, aber nicht gebaut wurden. Die Eröffnung wird von einem Vortrag zum gleichen Thema begleitet.

Beginn: 19.00 Uhr,
S-Forum der Sparkasse am Münsterplatz
Anmeldung: werner@akv.de



Freitag, 20. September 2012

Benefizgala

zu Gunsten der Sammlung Crous

Erstmals wird der vom AKV und dem historischen Institut der RWTH ausgelobte Geschichtspreis verliehen. Ein geselliger Abend im Pullman-Hotel „Quellenhof", mit künstlerischem Rahmenprogramm und einem opulenten Menü.

Beginn: 19.00 Uhr,
Anmeldung:
werner@akv.de

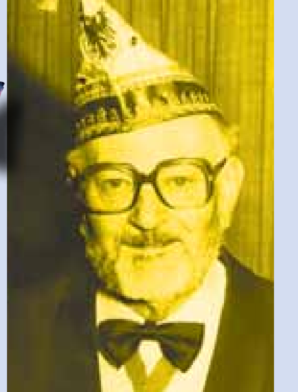


Montag, 11. November 2013

„Gans janz anders"

15. Party des AKV Ex-Prinzenkorps
Beginn: 18.30 Uhr
Nähere Informationen werden noch bekannt gegeben

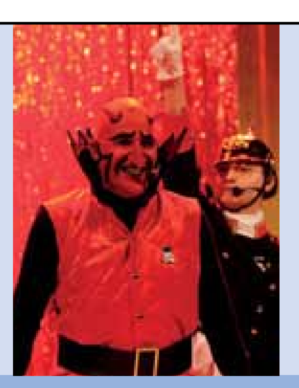
Anmeldung:
werner@akv.de



Freitag, 15. November 2013

100 Jahre Helmut A. Crous

Ausstellungseröffnung am 15. November 2013
zum 100. Geburtstag von
Helmut A. Crous,
Di – So, 10 – 18 Uhr, Mo geschlossen
Internationales Zeitungsmuseum
Die Ausstellung ist bis zum
15. Januar 2014 zu besichtigen.



Samstag, 11. Januar 2014

Prinzenproklamation 2014

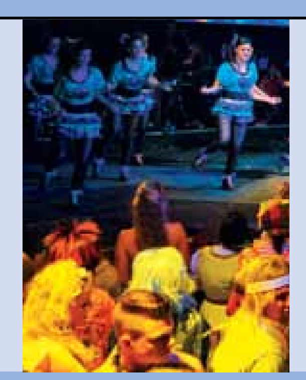
Beginn 19.30 Uhr
Eurogress
Anmeldung: werner@akv.de



Samstag, 15. Februar 2014

WIDER DEN TIERISCHEN ERNST

Festsitzung
Eurogress Aachen
Einlass: 17.45 Uhr,
Beginn: 19.45 Uhr
Anmeldung: werner@akv.de



Termin wird noch bekannt gegeben!

Carnevale

im „Starfish"
Beginn: 18.30 Uhr





Samstag, 22. Februar 2014

AKV – NET(T) fiere

Open-Air
am Holzgraben
Beginn:
17.00 Uhr

Samstag, 1. März 2014

Maskerade

4. Kostümball des AKV-Senats
im „Stairs"
Beginn: 19.00 Uhr
anmeldung: werner@akv.de

Samstag, 1. März 2014

Florresei-Palast

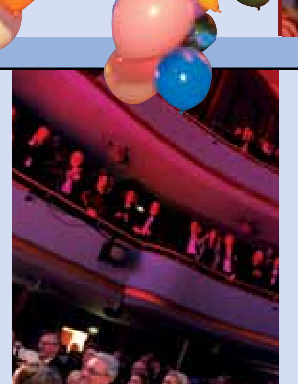
der AKV-Ehrenhüte
Ballsaal Altes Kurhaus
Beginn: 20.00 Uhr



Sonntag, 2. März 2014

AKV Kaffeevisite

Ballsaal Altes Kurhaus
Beginn: 14.30 Uhr
nach dem Kinderzug



Dienstag, 4. März 2014

Theaterball 2014

mit Prinzen-
verabschiedung
im Theater Aachen
Beginn: 19.45 Uhr
Anmeldung:
werner@akv.de



Freitag, 23. Mai 2014
Samstag, 24. Mai 2014

6. AKV Benefiz-Oldtimer-Rallye

Jetzt schon vormerken!
Anmeldung: rallye@akv.de

www.akv.de

Ganz Aachen tanzt ... 2014 auf dem Maskenball der designierten Tollität Bernd I. Marx

Während sich um Mitternacht zum Aschermittwoch 2013 Prinz Karneval Thomas II. Sieberichs beim Theaterball noch immer ein paar Tränchen aus den Augen wischte und seine Narrenzeit zu Ende ging, war einer in der Festgesellschaft zu entdecken, dessen Augen strahlten. Nur schwer gelang es ihm, seine übergroße Freude zu verbergen.

Es war Bernd Marx, der gerade offiziell erfahren hatte, dass er vom Elferrat des AKV zum designierten Prinzen 2014 erwählt worden war. Von dieser Stunde an wich das glückliche Lächeln nicht mehr aus seinem Gesicht. „Ich freue mich wahnsinnig, dass meine Bewerbung Erfolg hatte, und ich den Aachener Karneval repräsentieren darf", erklärte er dann auch überzeugend, als er zwei Monate später den Medien als künftiger Narrenherrscher präsentiert wurde.

„Janz jeck op Kejser Karl än Karneval danzt Oche met os Maskenball!"



Bernd Marx ist weit über Aachens Stadtgrenzen hinaus als Tänzer, Trainer und Choreograph im karnevalistischen Tanz bekannt, der zahlreiche tanzsportliche Erfolge verzeichnen konnte. Fünf Mal erzielte er mit von ihm trainierten und choreographierten Schautanzgruppen den Titel Norddeutscher Meister und dreimal den Titel Deutscher Meister im BDK. Die meisten davon errang er mit der Schautanzgruppe „Friends of Fantasy" der KG Horbacher Freunde. Als Solist ist er den Aachenern noch in bester Erinnerung in der von ihm in der Session 2010/2011 getanzten Rolle, in der er Kaiser Karl verkörperte. Urkundlich wurde er dafür mit der Schautanzgruppe von OB Marcel Philipp zum „Närrischen Botschafter Aachens" ernannt.

Doch das ist nur die eine Seite des 4 x 11-jährigen Familienvaters, der beruflich für die Deutsche Telekom AG tätig ist. Er ist mit Gattin Dagmar verheiratet und hat zwei kleine Söhne: Julius (4) und Lionel (2). Tanz ist ein dominierendes Thema in der Familie, denn auch Dagmar Marx ist seit zwei Jahrzehnten leidenschaftliche Tänzerin im Karneval. Noch unter ihrem Mädchennamen Dagmar Posch wurde sie nicht nur bei ihrer ersten Karnevalsgesellschaft Ehrentanzmarie, sondern danach auch bei den Horbacher Freunden, bei denen sie als Trainerin arbeitet sowie auch den „Friends of Fantasy" angehört. „Der Tanz hat uns zusammen geführt", erklärt die junge Frau lächelnd. Niemand ist also überrascht, wenn der designierte Prinz seine Session auch unter ein tänzerisches Motto stellt:

„Janz jeck op Kejser Karl än Karneval danzt Oche met os Maskenball".

Damit sind Musik, Tanz und bunte Kostüme das Markenzeichen der kommenden Session. „Mein Hobby ist der Karneval und ich möchte sagen, dass ich bei meinen karnevalsbegeisterten Eltern das Laufen kostümiert erlernt habe", so Marx, der bereits seit seinem sechsten Lebensjahr bei Kindersitzungen über Jahre hinweg tanzend, singend und als Redner auftrat. Mit dieser Vergangenheit steht Aachen eine viel versprechende, amüsante Session bevor. Nicht zufällig verrät der designierte Prinz mit seinem Sessionsmotto auch seine lokalpatriotische Liebe zu Aachen. Zum einen unterstützt er damit die Feierlichkeiten zum Karlsjahr 2014 und gleichzeitig knüpft er an das Motto des Festausschusses Aachener Karneval an: „Janz Oche es atwier op Jangk met Karl än Maatwiiv Hank en Hank".

„Wir freuen uns, dass das sozial-karitative Engagement auch durch den künftigen Prinzen weiter fortgesetzt wird", sagte AKV-Präsident Dr. Werner Pfeil bei der Pressekonferenz. Wurde die Session 2012 „auf hoher See gefeiert" und in der Session 2013 „an Wurm än Pau geangelt", so werde nun in der Session 2014 „auf einem fantasievollen, bunten Maskenball getanzt", stellte der Präsident in Aussicht. Dass Bernd I. Marx auch singen kann, versteht sich von selbst. So wird es auch wieder eine Prinzen-CD und einen Benefizorden geben, stellen doch der Prinz und sein Hofstaat, dem mehrere karnevalistische Urgesteine angehören, ihre Session in den Dienst der guten Sache.

Unter dem Slogan: „Jeck für den guten Zweck" werden der Förderkreis Öcher Schängche e.V. und der Ortsverband Aachen e.V. des Deutschen Kinderschutzbundes durch diverse Aktivitäten unterstützt. Hierbei insbesondere der durch Brandstiftung im März dieses Jahres zerstörte Abenteuerspielplatz „Kirschbäumchen". 15.000 Besuchskontakte durch Kinder gab es dort allein 2012. Mit viel ehrenamtlichem Engagement war das Holzhaus nach mehreren Einbrüchen wieder hergestellt worden. Kurz vor der Wiedereröffnung wurde es durch frustrierte Jugendliche in Brand gesetzt. „Nun müssen wir ganz von vorne anfangen", erklärt AKV-Ehrenpräsident Dr. Dirk von Pezold als Botschafter des Kinderschutzbundes.

Jutta Katsaitis-Schmitz

AKV-Archivar Willy Kick geht in den karnevalistischen (Un)Ruhestand



Willy Kick (Jg. 1940) ist ein gestandener Karnevalist, der nach der Devise handelt: „Alles Gute noch besser machen, alles Schlechte gut machen". Dieser Grundsatz führte ihn stets auf der Erfolgsleiter von Sprosse zu Sprosse weiter nach oben. Egal, ob im Berufsleben oder im karnevalistischen Treiben.

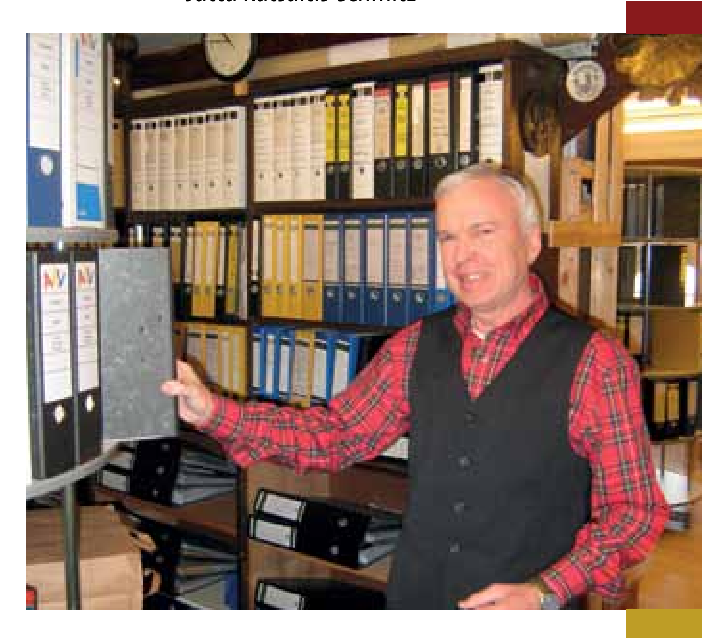
Seine Charaktereigenschaften: Vitalität, Genauigkeit, sprühende Kreativität und „immer mit dem Herzen dabei" machten den gelernten Raumausstatter zu einem gefragten Mitstreiter. Mut zum Risiko ist eine seiner weiteren Tugenden. Im Alter von 28 Jahren hatte er noch einmal zum Datenverarbeitungskaufmann umgesattelt und avancierte bei seinem Arbeitgeber bis zum Datenschutzbeauftragten.

Seine karnevalistischen Ambitionen begannen bereits 1979, als er einen Tanzkursus in der Pfarre Herz-Jesu einfach zum Pfarrkarneval umfunktionierte und dabei über 28 Jahre hinweg kräftig mitmischte. Elf Jahre lang diente er als Aktiver bei der Stadtgarde Oecher Penn und bewährte sich dort als Bühnen- und Wagenbauer. Ex-Prinz Hanns I. Bittmann holte ihn 2001 als Stadtschreiber, Adjutant sowie Prinzenfahrer in seinen Hofstaat. Damit startete auch seine Sängerkarriere bei den „Jonge vajjen Beverau". Zugleich wurde Willy Kick Mitglied des AKV und trat bei AKV-Archivar Helmut Schultz als „Azubi" in eine dreijährige Lehrzeit zum Archivar. Sein Gesellenstück lieferte er dann mit der Renovierung und Dekoration des Treppenhauses im Vereinsheim des AKV, im Alten Kurhaus. Kaum hatte er das „Gesellenstück" vorgelegt, wurde er schon engagiert und im November 2005 zum Elferratsbeirat und Archivar des AKV berufen. Seine beruflichen Vorkenntnisse, sowohl als Raumausstatter, als auch als Datenverarbeitungskaufmann, gepaart mit Akribie und Pünktlichkeit, kamen ihm dabei wie gerufen. Als erstes änderte er die Raumausstattung des Archivraumes, um anschließend den gesamten Archivbestand per Datenverarbeitung zu katalogisieren. Nach Sachgebieten geordnet, ist nun dem Besucher alles leicht zugänglich.

Obwohl Willy Kick bereits 2007 angedeutet hatte, dass er aus Altersgründen 2010 nicht mehr zur Wahl zur Verfügung stehen würde, entsprach er der Bitte des AKV-Präsidenten Dr. Werner Pfeil und gehört bis heute dem Elferrat an. Gleichzeitig arbeitete er in den vergangenen drei Jahren Bernd Rippe als seinen Nachfolger im AKV-Archiv ein.

Bei den anstehenden Elferratswahlen 2013 wird es wie selbstverständlich auch bei Willy Kick wieder heißen: „Niemals geht man so ganz". So hat er sich darauf eingestellt, dass er dann, wie auch Bernd Rippe, dem Elferrat als technischer Beirat angehört und beide, in gegenseitiger Vertretung, das Archiv führen werden. „Ich bin allein schon deshalb von meiner Arbeit für den AKV so begeistert, weil ich in einem erfolgreichen und freundlichen Team arbeiten und viele meiner Ideen verwirklichen kann", so Willy Kick. Dennoch umsorgt er mit gleicher Begeisterung auch seine Großfamilie mit Gattin Else, zwei Töchtern, zwei Schwiegersöhnen und vier Enkelkindern.

Jutta Katsaitis-Schmitz







... und niemals geht man so ganz!



Beim diesjährigen Abschlussball des AKV wurdest Du satzungsgemäß nach elf Jahren zusammen mit Raffaele Parise und Martin Schlemmer aus dem AKV-Ehrenhut verabschiedet. Zudem warst Du in den letzten fünf Jahren auch Oberehrenhut. Wie bist Du 2002 zu den Ehrenhüten gekommen?
Mein Bruder war damals bereits Mitglied im Ehrenhut. Als ich mich der Gruppe vorgestellt habe, gab's Diskussionen, ob Brüder der Gemeinschaft gut tun würden. Die Gruppe hat sich dann dazu entschlossen, mich ins Probejahr aufzunehmen.

Prädestiniert für den Ehrenhut war ich aus zwei Gründen: Erstens durch meine familiäre Vergangenheit. Mein Vater ist langjähriges AKV-Mitglied und war selbst bereits Oberehrenhut. Und meine Mutter war lange Zeit Mitarbeiterin auf der AKV-Geschäftsstelle. Auch persönlich hatte ich eine karnevalistische Vergangenheit, da ich dem Hofstaat verschiedener Kinderprinzen angehörte und 1995 selbst Märchenprinz in Aachen war.





Worin bestanden Deine ersten Aufgaben?
Im Probejahr ist es so, dass man sich durch verschiedene Aufgaben beweisen muss. Sei es während der Prinzenproklamation, der Festsitzung WIDER DEN TIERISCHEN ERNST oder während des von uns veranstalteten Florresei-Palastes. Unabhängig von den Aufgaben während einer Session. Kurz nach meiner Aufnahme in den Ehrenhut wurde ich dann bereits „Kassenwart" der Truppe.

Wie ist das Zusammenspiel im Team?
Im Team herrscht blindes Vertrauen, auch wenn man ab und an die Leine etwas kürzer halten muss. Die Jungs wissen aber, wann sie sich zu einhundert Prozent auf ihre Aufgaben fokussieren müssen. Da ist wenig „Druck" von Nöten. Was wir stets betont haben, und was absolut der Wahrheit entspricht: Wir sind ein eingespielter Freundeskreis, was sich im gesamten Miteinander widerspiegelt. Mal streitet man sich, mal freut man sich miteinander über das Erreichte!

Was ist Deine schönste und was Deine aufregendste Erinnerung?
Es gibt so viele schöne und aufregende Erinnerungen, dass es schwierig ist, sich auf ein oder zwei zu beschränken. Sehr schön war sicherlich, wie ich während der diesjährigen Florresei von meinen Jungs verabschiedet wurde. Eine große Printe mit dem Ehrenhut-Emblem und einem „DANKE"-Schriftzug sagen mehr als tausend Worte. Auch als die Wheels „Bye, bye my love" gespielt haben, war ein toller Moment. Ein Highlight während der Jahre war sicherlich, als uns Joachim Hunold, nachdem er Ordensritter geworden war, ein besonderes „Danke" übermittelt hat: Wir durften samt Begleitung „seine Fluglinie" nutzen, um uns etwas vom Karnevalsstress zu erholen. Das war eine sensationelle Wertschätzung für unsere ehrenamtliche Arbeit während der jecken Tage!

„Im Team herrscht blindes Vertrauen, auch wenn man ab und an die Leine etwas kürzer halten muss."

Was bedeutet es, Oberehrenhut zu sein und welche kleinen Tips gibst Du Maximilian Lang, als Deinem Nachfolger im Amt, mit auf den Weg?
Als Oberehrenhut ist man derjenige, der den Laden zusammenhalten muss. Man ist Bindeglied zwischen den verschiedenen „Abteilungen" der AKV-Familie. Man hält regelmäßigen Kontakt zu den Elferräten, zur Geschäftsstelle und zum Senat. Man muss sich ab und an auch einmal mit Themen auseinandersetzen, die einem nicht gefallen und man muss Rede und Antwort stehen, falls es einmal nicht so gelaufen ist, wie man sich das vorgestellt hat. Man ist auch derjenige, der das Lob für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit entgegennimmt und es an die Jungs weitergibt. Als Tipp gebe ich meinem Nachfolger mit auf den Weg, dass man niemals den Spaß an der Sache verlieren sollte, auch wenn es manchmal „tierisch ernst" zugeht.

Welche Rolle spielt Karneval künftig in Deinem Leben?
Nachdem ich nun elf Jahre im Ehrenhut immer 110 Prozent gegeben habe, werde ich sicherlich erst einmal einen bis zwei Gänge herunterschalten. Natürlich werde ich auch weiterhin bei den AKV-Veranstaltungen anwesend sein, aber dann erstmal „nur" als Gast. Dann schaue ich mir aus dem Saal an, was meine Nachfolger im Ehrenhut und meine Freunde im Elferrat Jahr für Jahr auf die Beine stellen. Was mich jedoch mit einer gewissen Portion Stolz erfüllt, ist die Tatsache, dass ich bereits gefragt wurde, ob ich im Hofstaat eines Prinzen aktiv sein will. Das zeigt mir, dass ich in den elf Jahren vieles richtig gemacht und viele Freunde gefunden habe.

Jutta Katsaitis-Schmitz

„Tooooor!“ Der 7. Närrische Kap wirft seine Schatten voraus



Der Närrische Kap der AKV-Ehrenhüte ist bereits legendär, heben sich diese sportlichen Begegnungen doch durch drei Dinge von gängigen Fußballspielen ab. Erstens, sind sie ein karnevalistisches Fußballturnier, bei dem eine Mannschaft nicht – wie zu erwarten wäre – aus närrisch elf Spielern besteht, sondern aus fünf Feldspielern und einem Torwart. Zweitens garantieren sie ein Match des Fairplays und der Fairness, sowohl seitens der Spieler, als auch der Fans im Zuschauerrund. Drittens jagen die Kicker dem Ball im Interesse eines karitativen Zwecks nach, der im Vordergrund steht. Eine runde Sache also, rund wie das rollende Leder auf dem Rasen. Doch dem nicht genug. Spaß an der Freud' gehört nun mal dazu, und so wird auch beim 7. Närrischen Kap wieder am Getränketresen um den Schluckspecht-Pokal getrunken, womit gleichzeitig der Erlös der traditionellen Benefiztombola erhöht wird. Um den Verkauf von gespendetem Kuchen und Gegrilltem kümmern sich wieder fleißige Helferinnen und Helfer der Jung-AKVer. „Für unseren 7. Närrischen Kap suchen wir noch Sponsoren und Spender von Sach- und Geldpreisen beziehungsweise Hauptgewinnen für unsere Tombola“, bittet Tobby Rehberg, hauptverantwortlicher Organisator und Ansprechpartner für alle Belange rund um das Turnier.

E-Mail: info@naerrischer-kap.de

Tombolalose können am Turniertag oder auch bereits vor der Veranstaltung bei den AKV-Ehrenhüten sowie über die Internetseite **www.naerrischer-kap.de** oder die AKV-Geschäftsstelle zum Preis von 1,- Euro pro Los gekauft werden.

17 Mannschaften aus Karnevalsvereinen der Städteregion nahmen 2012 am Närrischen Kap teil und auch jetzt liegen bereits die ersten Anmeldungen vor. Als Spendenerlös konnten im Juli 2012 im Weißen Saal des Rathauses je 1.111,11 Euro an das Ronald McDonald Haus Aachen und den Förderkreis Hilfe für krebskranke Kinder e.V. übergeben werden. „Dieses Ergebnis wollen wir natürlich in diesem Jahr toppen“, so Tobby Rehberg.

Anmeldeschluss zur Teilnahme am 7. Närrischen Kap: Freitag, 31. Mai 2013
per E-Mail: info@naerrischer-kap.de,
per Fax: 0241-4703 1119 oder per Post:
Aachener Karnevalsverein,
Kurhausstr. 2c, 52062 Aachen
Weitere Infos: www.ehrenhut.de
(Hier kann auch das Anmeldeformular heruntergeladen werden)

Jutta Katsaitis-Schmitz





Wenn der „Quellenhof“ zur närrischen Hofburg wird ...

In einer Chronik der Zukunft wird man an jenen Karnevalssamstag, 2. Februar 2013 erinnern, als Prinz Karneval Thomas II. Sieberichs gegen 13.45 Uhr seine Hofburg „stürmte“, um dort mit dem Hofstaat bis zum Aschermittwoch zu residieren.

Der erste Karnevalsprinz aber, der überhaupt mit seinen Mannen an den letzten drei tollen Tagen und Nächten – und zwar noch brav durch die Tür – im „Quellenhof“ (heute Hotel Pullman Aachen Quellenhof) Quartier genommen hatte, war 1954 Julius I. Peters. Das wurde in unregelmäßiger Folge zur Tradition. Der Brauch aber, dass die Hofburg mit bewährter Hilfe durch die KG Oecher Spritzemänner „erstürmt“ werden musste, hat seine Wurzeln im Jahr 1975, als Hugo I. Holl Narrenherrscher war und die Spritzemänner dem Botscheder Jong eine besondere Gaudi liefern wollten. Sie holten ihn zu Beginn der tollen Tage über eine Feuerwehrleiter aus seiner Wohnung in der Burtscheider Altdorfstraße herab.



Daraus entstand peu á peu die Hofburg-Erstürmung über eine Feuerwehrleiter, sodass in mancher Session sogar ein Konvoi alter Löschfahrzeuge mit Drehleitern quer durch die Stadt zu der jeweiligen Hofburg eines Prinzen fuhr. So geschehen 1993 im Quellenhof mit Hubert II. Cosler und 1996 sehr spektakulär über die steile Leiter mit Hans VI. Peters. Dann war es erst wieder 2005 Dirk III. Chauvistré, der sogar über die Dachhöhe hinaus gehoben wurde, sodass er im Wind Angst um seine Prinzenmütze hatte. Die sechs folgenden Prinzen behielten beim Einzug den Boden unter den Füßen und erst 2012 war es wieder Rainer I. Cohnen, der zur Erstürmung von den Spritzemännern, den Aachener Stadtreitern sowie der Blauw Sjuut aus Heerlen begleitet wurde und über die Brüstung des Quellenhofbalkons kletterte.

Auf Prinz Thomas II. aber wartete 2013 bereits Hoteldirektor Walter Hubel auf dem Balkon über dem Hoteleingang als „Herbergsvater“. Er selbst ist ein gestandener Karnevalist, wie unschwer an der Uniform eines Rittmeisters der Lechenicher Stadtgarde zu erkennen war, die ihn durch eine Abordnung auch eskortierte. Darüber hinaus ist Walter Hubel im Jahr 2010 auf Lebenszeit zu einem aktiven Mitglied des Mainzer Carnevals Vereins (MCV) ernannt worden. Vom Balkon herab begrüßte er nun seinen närrischen Gast mit einer kleinen Büttenrede in Versform:

Lieber Prinz Thomas II.,

Euer Motto heißt genau:
„Mit Petri Heil im frühen Tau
Öcher Jecke angele an Wurm än Pau!“
Ein dicker Fisch kommt auf den Tisch,
kein dünner Aal kommt in den Saal,
so stürmst Du hier die Säle all’,
als gäb’s für Dich nur Karneval

Drum wirst gelobt Du schon seit Wochen,
Du würdest stets mit Wasser kochen,
hast keine heftigen Allüren,
und willst nur Deine Jecken führen.
Wollst bütze nur die lecker Mäddche
vom Liesche bis zum Gretche.

In jeden Saal, in den Ihr zieht,
der Griesgram schnell von dannen flieht.
Die Freude, die Ihr stets verbreitet,
kommt nicht davon wie Ihr gekleidet.
Das wirkt zwar lustig, bunt und schön,
doch jeder kann Euch lachen seh’n,
und mit den Liedern, die Ihr singt,
die Meute stets zum Toben bringt.

Doch, lieber Thomas, sag’ mal hier,
wie bringt das Angeln Dir Pläsier,
wenn hundert Frauen vor Dir stehen,
und Du musst immer weiter gehen?
Das muss wie Angelwettkampf sein,
hol’ raus den Fisch, schmeiß’ wieder rein,
am Abend dann, die Sonn’ geht unger,
hat man statt Fisch nur heftig Hunger.

Und jetzt mein Prinz, das find ich fein,
ziehst heute Du in dieses Haus hier ein,
und kommt Dein Leckermäulchen auch,
dann denke an den guten Brauch,
dass Du musst eines wohl beherzen:
Mit Regeln hier ist nicht zu scherzen!

Gerade sollte Prinz Thomas II. durch die Oecher Spritzemänner mittels einer bereit stehenden Hubrettungsbühne in luftige Höhen gehievt werden, da erklang von oben herab auch der aktuelle Hit: „An Tagen wie dieser“, gesungen von Frank Stumvoll, Produzent der diesjährigen Prinzen-CD. Völlig überrascht verharrte Thomas II. zunächst einmal und alle Schaulustigen vor dem Hoteleingang sowie die Abordnungen von Aachener Karnevalsvereinen applaudierten. Nun aber setzte der Prinz zum Sturm an und die Spritzemänner manövrierten ihn über das Balkongitter. Dem nicht genug. Hoteldirektor Hubel konfrontierte Tollität zunächst mit den „10 Herbergsregeln des Quellenhofs“, in denen es unter anderem heißt:

1.

Ich bin Dein Herbergsvater.
Du sollst keine Herbergsväter neben mir haben.

2.

Du sollst Deine Eltern immer ehren, da sie Dir Deine karnevalistische Laune in die Wiege gelegt haben.

3.

Du sollst Dich nicht von betrunkenen Dummköpfen provozieren lassen und Dich nicht mit ihnen prügeln. Vor allem nicht in der Elephant-Bar.

4.

Du sollst keine fremden Frauen mit in Deine Kammer nehmen.

5.

Du sollst keine Bademäntel, Schnapsflaschen und Geschirr des Quellenhofs als Souvenirs begehren und schon gar nicht versehentlich einpacken.

„Wollt Ihr auch stets zu diesen Regeln steh’n, so antwortet nach jeder mit „Petri Heil!“ wandte sich der Herbergsvater an den Prinzen. Und so geschah es auch. Erst dann öffnete sich die Tür zu seiner Suite. Im Foyer des Kurmittelhauses fand im Anschluss ein Empfang statt, den Thomas II., sein Hofstaat und die Rathausgarde Öcher Duemjroefe unter ihrem Sessionsmotto: „Fiesta in der Rathaus-Arena“ mit einem eineinhalbstündigen Programm bereicherten.

Jutta Katsaitis-Schmitz







Oben:
Hans IV. Comuth 1973
Hubert II. Cosler 1993
Dirk II. Chauvistré 2005

Dieter Bischoff – neuer Geschäftsführer und Begleiter der Sammlung Crous seit zwei Jahrzehnten





Bei der AKV-Mitgliederversammlung im August 2012 gab Präsident Dr. Werner Pfeil den Stabwechsel in der Geschäftsführung der Sammlung Crous bekannt. Nach neun Jahren schied Dr. Walter Maassen auf eigenen Wunsch aus diesem Amt aus, da er eine neue, zeitaufwendige Aufgabe übernommen hat. Seine Nachfolge trat Dieter Bischoff (Jg. 1946) an. Er ist ein gestandener AKVer, war 1968 Prinz Karneval, über viele Jahre hinweg Elferrat, von 2003 bis 2007 AKV-Präsident, ist heute Ehrenmitglied und Senator des AKV. Der engagierte Mittelständler ist Rechtsanwalt und als Mineralölkaufmann Energiehändler.

Vor allem ist Dieter Bischoff ein bekennender Öcher und damit – wie auch anders – „in direkter Linie von Karl dem Großen abstammend", wie er schmunzelnd behauptet. Das ist charakteristisch für ihn. Als „närrischer Protokollant" bei Elferratssitzungen brillierte er durch Witz und Geistesblitze. „Alles, was ich in Sitzungen aufgeschrieben habe, wurde auch gesagt. Nur Ähnlichkeiten mit dem wirklich Vorgefallenen waren rein zufällig, Verwechslungen und Boshaftigkeiten absichtlich und gewollt. Das reizte dann manchmal zum Lachen", so Bischoff. Und als Aachener met Hazz än Siel hat er sich schon immer mit lokaler Stadtgeschichte befasst. „Das liegt dem Öcher im Blut. Man möchte einfach wissen, wie os Oche fröjher jeweäs", sagt er und fügt hinzu: „Ich wünschte manchmal, es gäbe eine Zeitmaschine und man könnte sich mit alten Öchern unterhalten."

Als junger Elferrat hatte Dieter Bischoff 1993 die Übernahme der Sammlung Crous in den AKV miterlebt und begleitet seitdem die Sammlung. Als späterer AKV-Präsident war er auch der rechtliche Vertreter des einzigen Gesellschafters der gemeinnützigen eGmbH. Von Anfang an sei es Ziel des Elferrats gewesen, die Sammlung einer größeren Öffentlichkeit zugänglich zu machen. „Meine Vorgänger haben hier Großes geleistet. Aber auch die verborgenen Schätze der Sammlung müssen endlich gehoben werden. Dazu bedarf es eines neuen Standorts. Ich will an einem erneuten Anlauf zur Findung eines solchen Ortes in zentraler Lage gerne teilnehmen. Darum habe ich das Amt des Geschäftsführers letztlich auch angenommen, als der Präsident mich fragte", lautet das Statement von Dieter Bischoff.

Aktuell wurde ein Förderverein für die Sammlung Crous gegründet, der unter dem Vorsitz von Dr. Jürgen Linden steht. Durch Sponsoren und Patenschaften wird eine finanzielle Unterstützung für den weiteren Ausbau und die Pflege der Sammlung angestrebt.

„Derzeit ist auch die Herausgabe eines Buches zur Geschichte Aachens durch die Sammlung Crous in Vorbereitung. Es wird im September 2013 zu einer gleichnamigen Ausstellung erscheinen und trägt den Titel: „Ungebautes Aachen – die unsichtbare Stadt", berichtet Geschäftsführer Bischoff. Vorgestellt werden 20 Objekte, deren Bau in den vergangenen 300 Jahren geplant war, die dann aber aus irgendwelchen Gründen nicht gebaut wurden. Dieses Buch will sichtbar machen, wie Aachen aussähe, wären sie gebaut worden. Dabei reicht die Spanne vom nicht gebauten Renaissance-Glockenturm für den Aachener Dom bis hin zum Bauhaus Europa. Einer der Autoren ist auch Dieter Bischoff selbst. Er schreibt über das „Thermalbadezentrum Aachen-Burtscheid", das Ende der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts im Ferberpark entstehen sollte.

Jutta Katsaitis-Schmitz

AKV-Ausstellung dokumentiert: Helmut A. Crous war ein Glücksfall für Aachen

Am 15. November 2013 eröffnet der Aachener Karnevalsverein (AKV) in der Bibliothek des Zeitungsmuseums Aachen eine Ausstellung zur Würdigung des Lebenswerkes von Helmut A. Crous. Neben bisher vorwiegend unbekanntem Bildmaterial sind auch noch nie ausgestellte Exponate zu sehen.

Auf den Tag genau wäre Crous 100 Jahre alt geworden. Die Ausstellung ist eine Hommage des Vereins an seinen Ehrenpräsidenten, der sich 46 Jahre lang für den AKV mit Herzblut engagiert hatte. Am 8. Dezember 1947 war er als erstes neues Mitglied nach dem Krieg in den AKV aufgenommen worden. Bereits im April 1949 berief ihn der damalige AKV-Präsident Jacques Königstein nicht nur zum Beirat, sondern auch zum AKV-Archivar. Damit war sein weiterer Weg im Verein vorprogrammiert. 1956 wurde er Vizepräsident, 1971 Präsident und 1984 Ehrenpräsident. „Helmut A. Crous war ein Glücksfall – nicht nur für den AKV, sondern für den ganzen Öcher Fastelovvend", sagte Ehrenpräsident Georg Helg einmal in einer Laudatio auf ihn. Auch bei der Ausstellungseröffnung wird er das Lebenswerk des Jubilars würdigen. Beginn: 19 Uhr. Die Ausstellung bleibt voraussichtlich bis zum 15. Januar 2014 geöffnet. Zeitgleich erscheint auch in der Schriftenreihe der AKV Sammlung Crous anlässlich des 100. Geburtstages eine Broschüre über das Leben und Wirken des Jubilars.

Die Exponate der Ausstellung widerspiegeln nicht nur das karnevalistische Wirken, sondern das gesamte, facettenreiche Leben von Helmut A. Crous. Er war Journalist voller Mitmenschlichkeit, war Buchautor, als passionierter Historiker der Aachener Stadtgeschichte auch Chronist und Initiator diverser Ausstellungen zur Historie der Stadt. Crous war darüber hinaus vielseitiger Ehrenamtler, nicht nur in der journalistischen Verbandsarbeit bis hin zum Deutschen Fernsehrat und der Bundespressekommission, sondern ebenso als Mitbegründer und langjähriger Vorsitzender des Verkehrsvereins Aachen. Dem nicht genug. Er war ebenso Vorsitzender beim Deutschen Roten Kreuz in Aachen, Mitbegründer und Vizepräsident des Ausschusses Aachener Karneval.

Vor allem aber war Crous leidenschaftlicher Aquensien-Sammler, begann damit vor 65 Jahren als noch junger Redakteur der Aachener Volkszeitung. So startete er 1948 seine Sammlung in einem Aachener Antiquariat mit dem Kauf der zweibändigen Ausgabe: „Aachener Wappen und Genealogien", erschienen 1907 und 1908. Als der AKV ein halbes Jahr vor seinem Tod am 8. Juli 1993 mit einem Kaufvertrag sein Lebenswerk gesammelter bibliophiler Kostbarkeiten erwarb, umfasste die Sammlung 2000 Druckschriften, etwa 370 Aquarelle, Grafiken und Kupferstiche. Sie waren der Grundstock der inzwischen durch Zukäufe und Schenkungen erweiterten Präsenzbibliothek der gGmbH Sammlung Crous des AKV. Nicht unerwähnt darf bleiben, dass Helmut A. Crous trotz dieser Aufgabenvielfalt auch für Gattin Barbara und die beiden Töchter Liesel (verh. Lehrheuer) und Elena (verh. Schulte) stets ein liebevoller, treu sorgender Familienvater war.

Jutta Katsaitis-Schmitz

„Aus der Kenntnis der Vergangenheit die Gegenwart verstehen und die Zukunft planen."

Helmut A. Crous





Interview mit einem Ehemaligen und einem „Mann der ersten Stunde“

In den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts war Helmut A. Crous Schüler am Kaiser-Wilhelm-Gymnasium, dem heutigen Einhard-Gymnasium. Das Interview erschien in der Schülerzeitung des Einhard-Gymnasiums „Einhard Intern“ Nr. 1 – 1987

von Ingrid Schiro (Interviewpartnerin)





EINHARD intern:

Herr Crous, Sie waren über dreißig Jahre als Redakteur bei der AVZ, viele Jahre Präsident des AKV und haben eine Menge äußerst erfolgreicher Aachen-Bücher geschrieben. Das ist das Bild, das man bekommt, wenn man sich über Ihre Öffentlichkeitsarbeit informiert. Wer aber ist Helmut A. Crous privat? Wie würden Sie sich jemandem beschreiben, der Sie gar nicht kennt?

Helmut A. Crous:

Ich bin in Aachen geboren. 1913, und habe mich in Aachen wohlgefühlt und habe deswegen auch ein lebhaftes Interesse an der Geschichte Aachens und an seinem Wachstum, seiner Entwicklung. Ich habe 30 Jahre lang den Stadtrat als Berichterstatter begleitet, bin aber selbst nie reingegangen, weil ich der Meinung war und bin, dass Politik machen und darüber schreiben auseinandergehalten werden muss.

EINHARD intern:

Ich habe gelesen, Sie hätten geholfen, das Stadtbild nach dem Krieg zu prägen, Sie hätten selbst mit aufgebaut.

Helmut A. Crous:

Nach dem Krieg habe ich eine zerstörte Stadt vorgefunden – so grauenhaft zerstört, wie man sich das beim besten Willen nicht mehr vorstellen kann. Das Aufbauen fing dann ganz einfach damit an, dass man mir eine Schippe in die Hand gab, und ich dann auf dem Seilgraben Schutt weggeräumt habe, was eigentlich absoluter Blödsinn war, denn wir hatten noch gar keinen Lastwagen, um den ganzen Schutt abzutransportieren. LKW's waren für Deutsche damals nämlich noch verboten. Das haben wir dann also auch schnell wieder aufgegeben.

EINHARD intern:

Und wie ging es dann weiter?

Helmut A. Crous:

Nun, als ich aus dem Krieg zurück nach Aachen kam, fand ich meine Familie hier nicht mehr vor. Ich erfuhr dann, dass meine Frau und die zwei Kinder im Rahmen der Evakuierung nach Wiedenbrück gekommen waren. Also machte ich mich schleunigst auf den Weg dorthin, wo ich sie dann auch glücklich wiedertraf. Ich war jetzt also erst einmal in Wiedenbrück, wo ich, um dem Bergbau aus dem Wege zu gehen, für den die Besatzer von jeder Stadt ein bestimmtes Kontingent an Männern forderten, als Bauhilfsarbeiter arbeitete.

Nach ungefähr einem halben Jahr kam ich dann einmal nach Aachen, wo ich durch Zufall meinen alten Verleger, Herrn Schmitz, wiedertraf. Als der hörte, dass ich nicht in der Nazi-Partei gewesen war, sagte er sofort: „Sie müssen gleich zu mir in die Zeitung kommen. Wir fangen gerade mit einer neuen an.“ Und das war die Aachener Volkszeitung. Ich bin also schnurstracks zurück nach Wiedenbrück, kündigte dort und zog mit meiner Familie zurück nach Aachen. Unsere damalige Redaktion lag im alten Kaufhof. Schon innerhalb von 14 Tagen war ich Lokalredakteur.

EINHARD intern:

Das war also der Wiederbeginn Ihrer journalistischen Laufbahn nach dem Kriege. Aber Sie sind ja nicht „nur“ Redakteur gewesen, sondern haben auch jahrelang die Vorsitzendenämter der Deutschen und auch der Internationalen Journalistenverbände bekleidet. Eines der Probleme, die Sie damals angepackt haben, war die Pressefreiheit. Sie sagten damals, dass nur noch in zwei Dutzend Ländern Pressefreiheit herrsche und in allen anderen Partei- und Staatsideologien Richtschnur der journalistischen Arbeit seien. Dort wollte die IJF helfen. Konnte sie das, oder ist es in den betreffenden Ländern immer noch so?

Helmut A. Crous:

Das ist immer noch so. Pressefreiheit haben wir heute in Westeuropa, Amerika und in Australien. Sonst gibt es kaum irgendwo welche. Das ist eine

sehr komplizierte Angelegenheit. Gott sei Dank fängt Herr Gorbatschow jetzt allmählich an, einige Zeichen von Freiheit auch für die Presse in der UdSSR ins Leben zu rufen. Die armen Kollegen, die bisher schreiben mussten, was der Staat vorschrieb, werden sich jetzt bei der Umstellung ganz schön schwer tun.

EINHARD intern:
Was hat man denn damals für bedrängte Journalisten getan?

Helmut A. Crous:
Vor allem haben wir zu Protesten aufgerufen. Viele halten Proteste vielleicht für wirkungslos, aber nach dem sechzigsten oder siebzigsten Protestbrief überlegt sich vielleicht ein Diktator, ob er nicht vielleicht in dem einen oder anderen Fall etwas locker lässt, um in der Welt nicht ganz so schlecht dazustehen.

EINHARD intern:
Hat sich denn im Laufe Ihrer Arbeit Grundlegendes verändert?

Helmut A. Crous:
Eigentlich nicht, nur gab es im Laufe der Zeit immer weniger Redaktionen (heute sind es vielleicht 130 bis 140), aber weitaus mehr Zeitungen. Interessant ist, wie ich finde, dass es heute fast keine Zeitung mehr gibt, die nur für eine bestimmte politische Partei steht. Früher gab es hier in Aachen für jede Partei eine Zeitung, aber heute werden Sie keine Zeitung mehr finden, die sagt, wir sind ein CDU-Blatt. Vielleicht „christlich-demokratisch", aber wenn die CDU etwas falsch macht, dann wird das auch geschrieben.

EINHARD Intern:
Im Jahre 1973 haben Sie die Forderung nach Medienunterricht in den Schulen gestellt ...

Helmut A. Crous:
Damals war schon abzusehen, dass der Medieneinfluss immer größer wurde, vor allem Radio und Fernsehen. Und mittlerweile werden wir ja von einer Flut von Informationen nahezu überrollt. Ich glaube, allmählich haben wir es fast verlernt, uns eine eigene Meinung zu bilden. Und deshalb wollte ich eben anregen, dass man den jungen Leuten beibringt, dass man sich keine eigene Meinung bilden kann, wenn man nur eine Zeitung liest, sondern dass man noch andere Meinungen hören muss.

EINHARD intern:
Haben Sie alles gemacht, was Sie gerne tun wollten?

Helmut A. Crous:
Ich wollte in meiner Jugend gerne Pastor werden. Aber da ich mit der lateinischen Sprache partout auf dem Kriegsfuß stand und das Abitur nicht hatte, war das natürlich ein Ding der Unmöglichkeit. Aber ich muss sagen, der Journalismus hat mir von Anfang an Spaß gemacht.

EINHARD intern:
Der Journalismus war nun aber nicht Ihre einzige Aktivität.

Helmut A. Crous:
Nach dem Krieg habe ich eigentlich alles mögliche gemacht. Unter anderem habe ich auch 1949 den Verkehrsverein Aachen mitgegründet. Auch habe ich mit einigen anderen versucht, die alten KWGer wieder zusammen zutrommeln.

EINHARD intern:
Und Sie waren auch Mitinitiator der Städtefreundschaft Aachen-Reims.

Helmut A. Crous:
Ja. Ich war damals schon frühzeitig mit Oberbürgermeister Heusch deswegen im Gespräch und sagte ihm: Als Partnerstadt in Frankreich kommt für uns nur eine in Frage, nämlich Reims. Dort sind die französischen Könige gekrönt worden, bei uns die deutschen – nur eine von vielen historischen Parallelen. Das war nun aber gar nicht so einfach, denn die Dame, die zu jener Zeit das Kulturwesen in Reims leitete, hatte den Eindruck, wir Aachener bemühten uns nur deshalb um die Jumelage mit Reims, weil wir den Talisman Karls des Großen, der sich ja in Reims befand und immer noch befindet, zurückhaben wollten –was natürlich Unsinn war. Es hat dann einige Zeit gedauert, bis wir unsere Leute in Reims soweit hatten, dass sie den Wunsch hatten, eine Partnerschaft mit Aachen einzugehen, aber schließlich ist es dann ja doch dazu gekommen.

EINHARD intern:
Als wir Sie im Vorgespräch fragten, wie Sie sich den Erfolg Ihrer Aachen-Bücher erklären, bekamen wir nur die bescheidene Antwort, das liege vielleicht an ihrer geringen Auflage. Aber man kann Sie wohl ohne Übertreibung als Aachen-Experten bezeichnen, wenn man sieht, wieviel Aachen-Literatur Sie gesammelt haben. darunter Bücher und alte Stiche, die 400 Jahre und älter sind. Was fehlt Ihnen noch in dieser eindrucksvollen Sammlung?

Helmut A. Crous:
Bis auf zwei habe ich an Aachen-Literatur alles, was es gibt!

EINHARD intern:
Was ist denn für Sie typisch an Aachen?

Helmut A. Crous:
Der Dom und das Rathaus natürlich. Aber das gibt es in anderen Städten auch. Vielleicht nicht ganz so schön, nicht so historisch, aber immerhin. Was Aachens Reiz ausmacht, ist seine geographische Lage im Grenzgebiet. Ich bin von Aachen aus in eineinhalb Stunden in Brüssel, in zweieinhalb Stunden in Amsterdam und in vier Stunden in Paris. Wo gibt es denn eine vergleichbare Stadt, die so günstig liegt? Und da ich immer sehr viel gereist bin, war das sehr wichtig für mich. Hinzu kommt, dass die Aachener eine schwer zu nehmende Gruppe von Leuten sind. Sie haben mitunter eine große Klappe und ziehen andere gerne durch den Kakao, und man braucht lange, bis man mit ihnen klarkommt. Aber wenn man es einmal geschafft hat, gewinnt man sie umso lieber ...



(Interview gekürzt)

Ungebautes Aachen – die unsichtbare Stadt

Die AKV Sammlung Crous hat in den verschiedenen Projekten der vergangenen Jahre die Grafiken, Fotos & Postkarten aus dem Bestand der Sammlung aufbereitet und in diversen Publikationen veröffentlicht. Im vergangenen Sommer wurde die Idee geboren, im Jahr 2013 einen anderen Weg zu gehen und als zentrales Projekt nicht umgesetzte Bauvorhaben aus den vergangenen vier Jahrhunderten aufzubereiten. Nach einigen Recherchen haben sich schnell ca. 20 zentrale Objekte herauskristallisiert, für die ausreichende Informationsquellen vorhanden sind.



Projekte

Das älteste Projekt darunter ist der geplante, aber niemals realisierte Renaissanceglockenturm des Aachener Doms, gefolgt von verschiedenen ungebauten Projekten aus der Zeit Johann Joseph Couvens sowie aus der Zeit der französischen Besetzung. Als Beispiele seien genannt: das Rosenbad und das Theater an der Komphausbadstraße bis hin zu Projekten aus den vergangenen 50 Jahren, wie der Mies van der Rohe-Entwurf für das Verwaltungsgebäude der VEGLA, die Neugestaltung des Kaiserbads, das Bauhaus Europa, das Projekt „die neue Stadt bei Aachen“ bis hin zur Campusbahn.

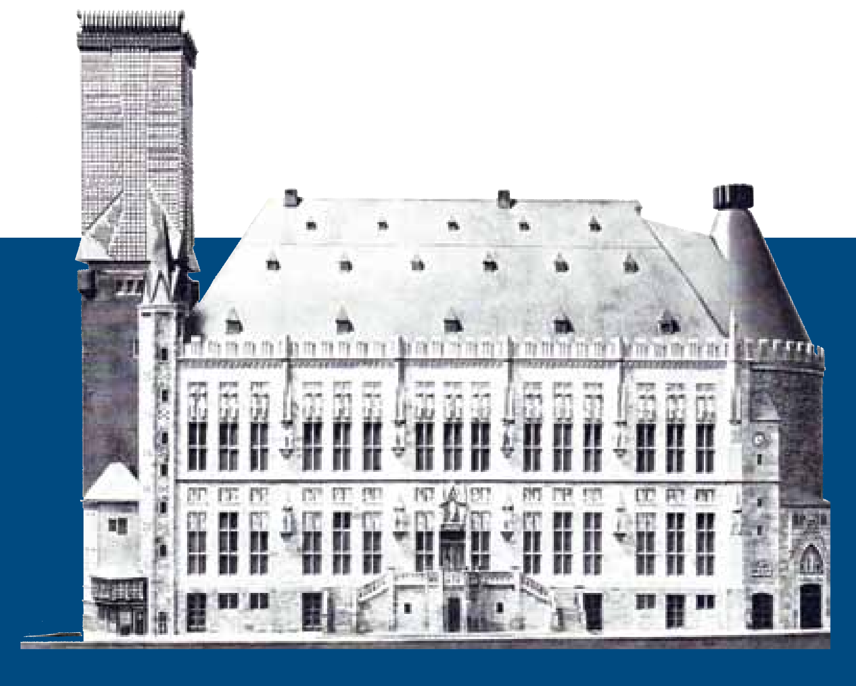
Allein diese kurze Auflistung zeigt die Unterschiedlichkeit der Projekte. Die Autoren und Beteiligten an dem Projekt „Ungebautes Aachen – die unsichtbare Stadt“ sind ebenso unterschiedlich, wie hochkarätig und haben jeweils mehrere der ausgewählten Projekte federführend übernommen. Zusätzlich werden ausgewählte Bauvorhaben „digital realisiert“ und am geplanten Ort in einem aufwendigen Verfahren fotorealistisch dargestellt. Mit diesen Fotos und den verschiedenen Beiträgen wird im September dieses Jahres ein Buch herausgegeben, das nach Erscheinen auch käuflich erworben werden kann.

Ausstellung

Ebenfalls werden noch in diesem Jahr die Ergebnisse unseres Projektes einem breiten Publikum im Rahmen einer Sparkassenausstellung zugänglich gemacht. Die Eröffnung der Ausstellung findet im Rahmen einer Vortragsveranstaltung der AKV Sammlung Crous am Dienstag, 17. September 2013 in der Sparkasse am Elisenbrunnen statt. Für diesen Vortragsabend werden drei Projekte ausgewählt und durch ihre Autoren vorgestellt. Die Ausstellung wird neben den verschiedenen Objekten auch ausgewählte Modelle und weitere Exponate dazu beinhalten, die während der Ausstellungsdauer bis zum 11. Oktober zu besichtigen sind.

Ich hoffe, wir konnten Ihr Interesse für das Projekt: „Ungebautes Aachen – die unsichtbare Stadt“ wecken und würden uns freuen, Sie bei unserer Eröffnungsveranstaltung beziehungsweise während der Ausstellungsdauer begrüßen zu dürfen.

Hendrik Hackmann
Beiratsvorsitzender der
AKV Sammlung Crous



Zum 400. Geburtstag von Franciscus Blondel



Es muss ein lockeres und geselliges Treiben bei den Bade- und Trinkkuren gewesen sein, das im 17. Jahrhundert in Aachen stattfand.

„… Zu diesen eilen hauffenweise adliche und unadliche / Männer und Weiber / die Freund mit ihren Freunden / baden zusammen / essen / trincken / kurzweilen / bringen also ihre zeit lüstig zu / wie gesagt ist / ohn einigen Schaden …,“ schrieb Franciscus Blondel in seinem Buch: *„Außführliche Erklärung und Augenscheinliche Wunderwirkung Deren heylsamen Badt- und Trinkwässern zu Aach, Anno 1688“.*

Vor 400 Jahren, 1613, wurde Franciscus Blondel in Lüttich geboren. Über den genauen Geburtstermin und seine Schulausbildung ist nichts bekannt. Blondel studierte in Douai und promovierte 1643 an der dortigen Fakultät für Medizin. Seine ärztliche Tätigkeit begann er in Malmedy und lernte in Spa die Trinkkuren kennen. Damals schon erwarb sich Blondel einen gewissen Ruhm, denn der Kurfürst von Trier, Philipp Christoph von Sötern, ernannte ihn zu seinem Leibarzt, eine Anstellung, die er bis zu dessen Tod 1652 innehatte. Anschließend fand Franciscus Blondel in Aachen ein neues Tätigkeitsfeld. Aachen hatte sich wieder zu einem bekannten Heilbad entwickelt, in dem „vornehme und angesehene Persönlichkeiten“ Kuren in Anspruch nahmen. Blondel setzte damit eine alte Tradition fort.

Bereits Kelten und Römer genossen in Aachen die heißen Schwefelthermen. Karl der Große machte Aachen zu seiner Lieblingspfalz, gab die Weisung, ein Hafenbecken anzulegen, ließ Bäche umleiten, um dem Wasser die richtige Temperatur zu geben. Er badete oftmals mit mehr als 100 Personen zusammen. Nachdem keine Kaiserkrönungen mehr stattfanden, fiel Aachen in seiner Bedeutung zurück. Blondel war es dann, der den Bädern in Aachen wieder zu ihrer Bedeutung verhalf. Vier Jahre nach Aufnahme seiner Tätigkeit in Aachen brach am 2. Mai 1656 der große Stadtbrand aus, bei dem fast alle Häuser zerstört wurden.

Nachdem Blondel in Aachen die Trinkkuren eingeführt hatte, veröffentlichte er die ersten Abhandlungen über die *„Wässer in Aach und Burscheid“* in lateinischer Sprache. Ausfertigungen dieser Bücher von 1671 und 1685 sind im Original in der AKV Sammlung Crous vorhanden. Ebenso die erste Ausgabe in deutscher Sprache aus dem Jahr 1688. Dieses Exemplar ist auch als Reprint in der AKV Sammlung Crous käuflich zu erwerben. In diesen Büchern beschreibt er die Stadt Aachen und seine Bäder, erörtert die Theorie über die Entstehung und Analyse der heißen Quellen und gibt ausführliche Anweisungen zu ihrer therapeutischen Nutzung.

Im Alter von 73 Jahren wurde Blondel 1686 zum Stadtarzt berufen. 90-jährig starb Franciscus Blondel am 9. Mai 1703 in Aachen. Sein Verdienst war es, dass Aachen nach dem Stadtbrand von 1656 durch den Wiederaufbau des Badewesens für die weitere städtische Entwicklung eine große Bedeutung erhielt. Heute ist das Badewesen in Aachen mit seiner Geschichte, Geselligkeit und Eleganz fast in der Versenkung verschwunden. Viele der heißen Quellen sind zubetoniert oder nur noch als Kanaldeckel in der Straßenfläche vorhanden. Dieses reichhaltige Erbe hat es nicht verdient, nur in Tafeln oder Schriften der Bevölkerung zugänglich zu sein.



Horst Barhainski,
Ehrenamtler der AKV Sammlung Crous







Literatur:
Franciscus Blondel: „Außführliche Erklärung und Augenscheinliche Wunderwirkung Deren heylsamen Badt- und Trinkwässern zu Aach, Anno 1688“
Aachener machen Geschichte: 15 Portraits historischer Persönlichkeiten, Band 1, Herausgegeben von Bert Kasties und Manfred Sicking, Shaker-Verlag 1997, Aachen, hier: Waltraud Kruse: Franciscus Blondel, Seite 55 ff

Bahnhöfe in Aachen seit 1841

Für eine Stadt in der Größenordnung Aachens gab es hier zu Ende des 19. Jahrhunderts viele Bahnhöfe. Die neu gegründeten Eisenbahngesellschaften erbauten jeweils eigene Bahnhöfe.

Als erste Gesellschaft erbaute die Rheinische Eisenbahn Köln 1841 in Aachen den „Rheinischen Bahnhof", etwa dort, wo der heutige Hauptbahnhof steht. Die Strecke verband Köln mit Aachen und später Belgien. 1903 wurde der Bahnhof abgerissen und das heutige Gebäude errichtet. Als provisorischer Bahnhof diente ein Fachwerkbau in Höhe des Fußgängertunnels in der Hackländerstraße.

Der Bahnhofsvorplatz des 1905 vollendeten Bahnhofs wurde im Laufe der letzten 110 Jahre mehrfach umgestaltet. Anfangs zierten ihn ein Kriegerdenkmal und der heute in der Kaiser-Friedrich-Allee befindliche Tritonenbrunnen mit einem großen Wasserbecken. Kurze Zeit – von 1915 bis 1918 – wurde eine Säulenkonstruktion für eine Krönungsschau errichtet, die wegen der Kriegsereignisse ausfiel. Nach dem 1. Weltkrieg wurde der Bahnhofsvorplatz umgestaltet und zog die Aachener Tram dort ihre Kreise. Außer einem Kiosk war der Vorplatz schmucklos. Von den 60er Jahren an wurde er dann durch PKW und Taxen belebt.

Nach der Überquerung des Burtscheider Viadukts durchfährt die Bahn den Moltkebahnhof, einen Güterbahnhof, um dann nach wenigen Kilometern den 1891 von der Kgl. Preußischen Staatsbahn errichteten Bahnhof Rothe Erde zu erreichen. Er ist heute noch in Resten erhalten.

1858 erbaute die AC-Düsseldorfer Eisenbahn den Bahnhof „Aachen Marschiertor", dessen Streckennetz über Mönchengladbach nach Düsseldorf führte. 1945 wurde dieser Bahnhof im Krieg zerstört und nicht wieder aufgebaut.

1858 entstand dort, wo sich heute unter anderem das Audimax befindet, der Bahnhof Templerbend. Gebaut und genutzt von der AC-Maastrichter und auch der AC-Düsseldorfer Eisenbahn diente er zur Hälfte als Zollbahnhof, wobei die Zollgrenze quer durch das Gebäude verlief. 1910 wurde er abgerissen und nach Änderung der Gleisanlagen ersetzte ihn der Westbahnhof. Dessen 1910 fertig gestelltes Empfangsgebäude existierte bis zu seiner Zerstörung im Krieg 1944. Nach dem Krieg entstand 1948 ein neues Gebäude, das nach einigen Umnutzungen 2013 abgerissen wurde. Der Westbahnhof war ebenfalls ein weit ausgedehnter Güterbahnhof, auf dessen Gelände heute der Campus der RWTH erbaut wird.

Aus dem alten Bahnhof Aachen Kölnthor der AC-Burtscheider Pferdeeisenbahn entstand 1880 der Nordbahnhof. Von hier aus konnte man Jülich und Stolberg erreichen. 1950 wurde er erneuert und ab 1987 als Wohn- und Geschäftshaus genutzt. Der regelmäßige Bahnverkehr war bereits seit 1980 eingestellt worden.

Bernhardt Bahrdt
Ehrenamtlicher Mitarbeiter der AKV Sammlung Crous

Fotos: Sammlung Crous







Theodore von Kármán:
ein „Marsmensch“der Aerodynamik

Eine Straße, ein Studentenwohnheim und ein Hörsaalgebäude in Aachen tragen den Namen eines „Marsmenschen“: Theodore von Kármán, erster Leiter des Instituts für Aerodynamik an der RWTH, Flugzeug- und Raketenkonstrukteur.

„Marsmenschen“, so nannte Kármán in den 1940er Jahren die in die USA emigrierten ungarischen Wissenschaftler um ihn herum: Leo Szillard, Entdecker der nuklearen Kettenreaktion, und Edward Teller, den „Vater der Wasserstoffbombe“. Der 1881 in Budapest geborene Kármán war 1913, kurz nach seinem wissenschaftlichen Durchbruch, nach Aachen gekommen. Nach seiner Promotion in Göttingen am Lehrstuhl von Ludwig Prantl, dem damals weltweit führenden Institut für Strömungsmechanik und Aerodynamik, hatte er 1911 die Entstehung von Wirbelstraßen beschrieben. Damit legte er die Basis für das Verständnis der Strömungsmechanik und ihre praktische Anwendung beim Bau von Flugzeugen, Schiffen, Brücken und Türmen.

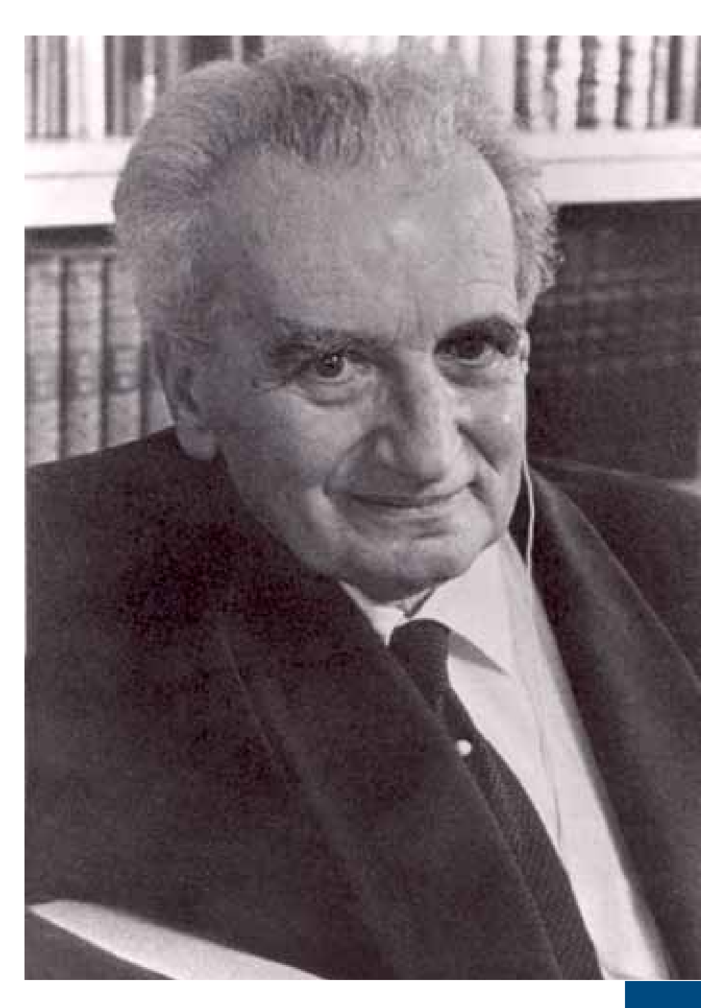
In Göttingen hatte sich Kármán fremd gefühlt: Das Verhältnis zu Prantl war stets kühl geblieben. Als Jude hatte er keinen Zugang zu den Göttinger Burschenschaften, die ihm ohnehin suspekt waren. Der Ruf nach Aachen auf den Lehrstuhl für Mechanik und flugtechnische Aerodynamik kam für ihn zur rechten Zeit. Der Erste Weltkrieg unterbrach Kármáns Tätigkeit in Aachen, doch 1919 kehrte er zurück und feierte große Erfolge. An seinem Institut entstanden bahnbrechende Arbeiten über Festigkeit, Strömungsmechanik und Luftfahrttechnik. Dabei profitierte er ironischerweise von den Bestimmungen des Versailler Vertrages, die ihn zwangen, sich auf Segelflugzeuge zu konzentrieren. Ab Mitte der zwanziger Jahre baute Kármán bereits das Aerodynamische Institut am California Institute of Technology mit auf, bevor er 1933 aus Aachen vertrieben wurde. Der Denunziationsausschuss des AStA der RWTH hatte Kármán und andere Professoren im Frühjahr 1933 als Juden und vermeintliche Kommunisten angezeigt. Kármán befand sich zu dieser Zeit in Kalifornien und zog es vor, in den USA zu bleiben, obwohl die RWTH versuchte, ihn zur Rückkehr zu bewegen.

In Amerika widmete er sich der Grundlagenforschung für Raketen- und Düsentriebwerke und gründete das Jet Propulsion Laboratory, das später in der NASA aufging. 1945 kehrte Kármán als Berater des US-Militärs nach Deutschland zurück. Hier stellte er entsetzt fest, wie weit das „Dritte Reich“ den Amerikanern bei der Erforschung von Ballistik und der Entwicklung von Strahltriebwerken voraus war. Auch die Begegnung mit seinem Doktorvater Prantl blieb in schlechter Erinnerung: Prantl leugnete gegenüber Kármán, der kurz zuvor das Konzentrationslager Dora besucht hatte, jede Kenntnis der Naziverbrechen.

Waren Kármáns Vielseitigkeit und Produktivität schon zu Beginn seiner Laufbahn beeindruckend gewesen, so wurden sie in den Nachkriegsjahren überwältigend: Er half bei der grundlegenden Erneuerung der US-Luftwaffe mit Düsenflugzeugen und gründete eine Beratergruppe der NATO für Luftfahrtforschung (AGARD). In den 1950er Jahren schrieb er Arbeiten über Thermochemie und förderte die internationalen Beziehungen in der Wissenschaft. Unter seiner Führung entstanden der International Council of Aeronautical Sciences (ICAS) und die Internationale Astronautische Akademie. Er wurde vielfach ausgezeichnet und erhielt 1963 die erste National Medal of Science. Vor 50 Jahren, am 7. Mai 1963 starb Theodore von Kármán während eines Kuraufenthaltes in Aachen.

Fabian Müller-Lutz,
Mitarbeiter der AKV Geschäftsstelle

Fotos: Archiv der RWTH Aachen





Anfänge und Entwicklung des Aachener Automobilbaus

Ende des 19. Jahrhunderts blühte in Aachen der Automobilbau auf. Seit 1871 waren die Gebrüder Cudell als Ingenieure bekannt. Mitte der 90er Jahre wurde die CUDELL und Co. KG, Motoren- und Motorfahrzeugfabrik gegründet. Begonnen wurde mit einem Dreirad mit luftbereiften Speichenrädern, Kettenantrieb und Differentialgetriebe, das 30 km/h erreichte. 1899 folgte die Produktion von vierrädrigen Wagen. Der Absatz war gut, die Entwicklungskosten aber enorm. So trat bereits 1901 ein Verlust von rund 250.000 Mark auf. Der 1904 gefertigte „Phoenix" galt als technische Sensation. Ob der Wagen noch in Serie ging, ist unbekannt. 1904 vernichtete ein Großbrand die Betriebsanlagen inkl. des Warenlagers. 1905 musste Konkurs angemeldet werden und nur 5,15 % der Forderungen wurden befriedigt.





Fafnir Werke AG – Aachener Stahlwarenfabrik

Die Iserlohner Firma Carl Schwanenmeyer war 1890 Deutschlands größter Fahrradspeichenhersteller und eröffnete 1894 in Aachen ein Zweigwerk. 1898 wurde die Firma in eine AG umgewandelt. Neben Nähmaschinennadeln und Fahrradspeichen wurden Leichtmotoren für Motorräder hergestellt. Nach 1900 tauchte zum ersten Mal der Markenname „Fafnir" auf; ein Drachenname aus der Nibelungensage, der für Kraft und Ausdauer stand. Entworfen wurde ein „Omnimobil" mit 6 PS, 700 ccm und Zweitaktmotor. Seit 1904 wurden unter dem Namen Fafnir eigene Automobiltypen entwickelt. Die Fahrzeuge („Herrenfahrzeuge", d.h. ohne Chauffeur) erfreuten sich wegen ihres Komforts und ihrer Zuverlässigkeit großer Beliebtheit. Der Grundpreis lag bei 7.000 bis 8.000 Mark. 1908 wurde eine Reihe von Modellen auf den Markt gebracht, die mit Vierzylindermotoren ausgestattet waren und Besonderheiten, wie Druckschmierung und Innenschalthebel, hatten. 1924/25 wurden monatlich einhundert bis 120 Fahrzeuge gebaut, jedoch längst nicht alle verkauft, obwohl sie zur technischen Avantgarde gehörten. Davon zeugten auch die zahlreichen sportlichen Rennerfolge der frühen zwanziger Jahre durch Fahrer wie Caracciola. Ende 1925 kam der Verkauf zum Stillstand; es waren Verbindlichkeiten von 1,8 Mio. RM aufgelaufen; 1926 musste schließlich Konkurs angemeldet werden. Nur 16,5% der Forderungen konnten befriedigt werden.



Links: FAFNIR-Rennwagen auf der AVUS mit Rudolf Caracciola

Mannesmann-Mulag

1911 gründete Karl Mannesmann die Mannesmann-Auto-Co.mbH zum Bau von Personen- und Lastkraftwagen. 1913 fusionierte das Unternehmen mit der Aachener Firma Scheibler zur Mannesmann-Mulag. Es wurden schwere Lastkraftwagen und Omnibusse gebaut, die vornehmlich an das deutsche Militär gingen. Allein 1914 wurden 15 Patente angemeldet. Nach dem Ersten Weltkrieg begann die Entwicklung eines eigenen Sechs-Zylindermotors. 1922 wurden monatlich 50–80 Fahrzeuge ausgeliefert, doch geriet der Absatz Ende 1925 ins Stocken. 600 der 1200 Beschäftigten mussten entlassen werden. Das Unternehmen fuhr 1926 einen Verlust von 10,9 Millionen Reichsmark ein. 1927 fiel die Produktion von Lastkraftwagen fast völlig aus. Dem letzten Aktienkapital stand 1928 ein Verlust von über 4,2 Millionen Reichsmark gegenüber. Selbst nach Abwicklung aller Verfahren blieben rund 2,5 Millionen Reichsmark als Verbindlichkeiten ungedeckt.

Goosens, Lochner & Co.

Die Firma, bekannt für den Bau von Spezialwaggons für die Eisenbahn, baute um 1900 elektrische Omnibusse für den Oberleitungsbetrieb, für die damalige Zeit eine Pionierleistung. In Aachen-Brand wurde dann 1913 die Firma Goosens, Lochner & Co. gegründet und der Bau von LKW und Straßenspezialfahrzeugen aufgenommen. Das Ende kam 1928 mit der Weltwirtschaftskrise. Die Firma TALBOT versuchte sich in der Omnibus- und LKW-Produktion. Zunächst einer der Hauptlieferanten für die Firma Mannesmann-Mulag, sollte dann eine Omnibusproduktion das wellenförmige Geschäft mit Eisenbahnwaggons ausgleichen. Bis zum Zweiten Weltkrieg blieb es jedoch beim Auf- und Ausbauprogramm für Omnibusse. So endete mit der Weltwirtschaftskrise in Aachen der Automobilbau. Überleben konnten nur die Großen mit Hilfe der Massenproduktion mit niedrigeren Preisen. Ob das Elektroauto der RWTH eine neue Epoche einläutet, bleibt abzuwarten.

Jürgen Baral

Erstes Pferderennen nach englischem Vorbild in Deutschland

Viele Jahrzehnte haben diverse geschichtlich Interessierte versucht zu belegen, dass in Aachen-Brand das erste Pferderennen nach englischem Vorbild ausgetragen wurde. Auch der Namensgeber unserer Sammlung Helmut A. Crous war auf diesem Forschungsgebiet aktiv. Leider blieben alle Versuche, dem bisherigen Titelträger Bad Doberan diesen streitig zu machen, erfolglos. Aber der Reihe nach.

Aachen-Brand

Jahrhunderte lang war das Gebiet zwischen Brand, Rollef und Freund eine zusammenhängende Fläche, die zur Abtei Kornelimünster gehörte. Die Fläche trug den Namen Brander-Heide. [1] 1870 erschien der englische Graf de Rice und erwarb von der Abtei Kornelimünster im Jahr 1871 etwa 300 Morgen der Brander-Heide für tausend Goldkarolinen [2]. Als der Graf kurze Zeit später weitere Flächen erwerben wollte, versagte ihm die Landesversammlung die Zustimmung zum Kauf. Somit wurde aus der Pferderennbahn aufgrund der zu geringen Fläche nichts, das Unternehmen des Grafen ging bankrot und wurde 1879 zwangsversteigert. Der Graf verschwand. Heute erinnern lediglich die Gemarkung England und der gleichnamige Hof an sein Gastspiel.

Die ersten Pferderennen in Brand

In den folgenden Jahren wurde die Idee in Aachen Pferderennen zu veranstalten aber keinesfalls ad Acta gelegt, sondern erhielt zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine Renaissance. So plante der neu gegründete Aachener Rennverein ein Pferderennen zu Ehren des Besuches von König Friedrich Wilhelm III. am 04. Juli 1821, das aufgrund starken Regens zuerst auf den 08. und später auf den 15. Juli 1821 verschoben werden musste. An diesem Tag wurde das Pferderennen zwar ohne den König, aber in Anwesenheit von Prinz Wilhelm I., dem späteren Kaiser Wilhelm I., durchgeführt. Somit hat am 15. Juli 1821 mit dem „Wettrennen zu Aachen“ ein Pferderennen in der Brander-Heide stattgefunden. Für dieses „Wettrennen“ wurde am 08. Juli 1821 sogar ein Reglement schriftlich niedergelegt, das im Übrigen das Erste für Pferderennen in Deutschland war.

In den Folgejahren wurden auf der Brander-Heide weitere Pferderennen abgehalten, die sich zunehmend größer werdender Beliebtheit erfreuten. So berichtet die Stadt-Aachener-Zeitung im Jahre 1836: „Es sind schon so viele Fremde angekündigt, dass es an Raum für Gäste mangeln wird.“ Der Bau der Vennbahn bescherte dem „Wettrennen“ weiteren Zulauf, da die Tribüne zu Fuß vom Bahnhof zu erreichen war.

Englisches Vorbild

Nun fragen Sie sich sicher, wieso es unter Fachleuten strittig gewesen ist, ob Aachen der Austragungsort des ersten Pferderennens nach englischem Vorbild war. Das Rennen in Bad Doberan, dem bisherigen Titelträger, fand erst im Jahr 1822 und somit ein Jahr später, als das besagte Rennen in der Brander-Heide statt. Es gab bereits vorher verschiedene Pferderennen in Deutschland, aber um den Titel „nach englischem Vorbild“ zu erhalten, musste der Nachweis gelingen, dass das Pedigree eines der gestarteten Pferde, auf ein englisches Rennpferd zurückgeht. Das war für das Pferd Pigeon von Fräulein David zwar überliefert, aber der Beweis gestaltete sich schwierig. Bis es gelang nachzuweisen, dass Simpson Budge, der das Gestüt des Tuchfabrikanten David leitete, 1815 auf einer Auktion der Firma Tattersall in Newmarket mehrere Vollblutpferde erstanden hatte. Zu den ersteigerten Pferden gehörte auch Pigeon, dessen Pedigree sich durch das „British General Studbook Volume II“ belegen lässt. [3] Womit der Nachweis erbracht wäre, dass das Rennpferd Pigeon von Fräulein David aus einer englischen Vollblutzucht stammt. Hierdurch ist Gerd von Ende der Beweis gelungen, dass das erste Pferderennen nach englischem Vorbild in Aachen am 15. Juli 1821 ausgetragen wurde. Der Pokal, der durch Kronprinz Wilhelm I überreicht wurde, hatte im Übrigen die Form der Aachener Marktfontäne und war aus Gold.

Hendrik Hackmann,
Beiratsvorsitzender der AKV Sammlung Crous

Mein besonderer Dank gilt Dr. Hermann-Victor Johnen, der mich in einem Gespräch auf dieses Thema aufmerksam machte und der seinerseits vor etwa 30 Jahren von Helmut A. Crous selbst an die Geschichte der Pferderennen herangeführt wurde.





Quellen
1 *„Brand. Ein Ort verändert sich.“ Hrsg. vom Bürgerverein Brand e. V., Aachen 1985*
2 *„500 Jahre Pferdesport in Aachen. Stadt der Pferde – Stadt der Reiter.“ Franz Rudolf Bissinger und Willy Haupts, Frankfurt am Main 1961*
3 *Zeitschrift „Vollblut“, Gerd von Ende, Winter 2011*

Ein herzliches Dankeschön unseren Rallye-Sponsoren!

























premio Reifen+Autoservice

Fahrspaß vom Profi!

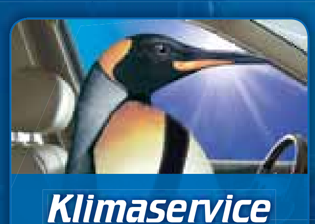






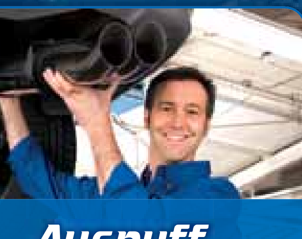
Foto: Nürburgring Automotive GmbH

Wir schrauben, ölen und tunen was Zange und Hebebühne hergeben, um Ihr Autoherz höher schlagen zu lassen. ***Und das in über 270 Premio-Meisterwerkstätten bundesweit.***











E-POSTBRIEF 738

www.premio.de